



Brussel, 23 januari 2020
(OR. en)

Interinstitutionele dossiers:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA I/A-PUNT

van: het secretariaat-generaal van de Raad

aan: het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel)/de Raad

nr. Comdoc.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Betreft: Mobiliteitspakket I:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de sector

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector

– Politiek akkoord

Dit addendum betreft het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG en tot vaststelling van een *lex specialis* inzake de detachering van werknemers.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt (de "IMI-verordening")

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector te komen, moeten zowel correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders worden gewaarborgd als passende bedrijfsomstandigheden en eerlijke concurrentievoorwaarden voor ondernemers worden gegarandeerd.

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

Gezien de grote mobiliteit van het personeelsbestand in de wegvervoersector zijn sectorspecifieke regels nodig om het evenwicht te waarborgen tussen de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen, het vrije verkeer van goederen, correcte arbeidsvoorwaarden en de sociale bescherming van bestuurders.

- (2) Wegvervoersdiensten worden gekenmerkt door een hoge mobiliteit; derhalve moet bijzondere aandacht uitgaan naar het verzekeren dat bestuurders de rechten genieten waarop zij aanspraak kunnen maken en dat ondernemers, waarvan de meesten kleine bedrijven zijn, niet worden geconfronteerd met buitensporige administratieve hinderpalen of discriminerende controles die hun vrijheid om grensoverschrijdende diensten te verlenen uitermate beperken.
- (3) Om dezelfde reden moeten alle nationale regels voor het wegvervoer evenredig en gerechtvaardigd zijn, en moet rekening worden gehouden met de noodzaak om correcte sociale en arbeidsvoorwaarden voor bestuurders te waarborgen en de uitoefening van de vrijheid om wegvervoersdiensten te verlenen op basis van eerlijke concurrentie tussen binnen- en buitenlandse ondernemers, te vergemakkelijken.
- (4) Het evenwicht tussen betere sociale en arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en het bewerkstelligen van de vrijheid om wegvervoersdiensten te verlenen op basis van eerlijke concurrentie tussen binnen- en buitenlandse ondernemers is van cruciaal belang voor de goede werking van de interne markt.
- (5) Uit een evaluatie van de effectiviteit en de efficiëntie van de huidige sociale Unieregelgeving inzake wegvervoer is gebleken dat de bestaande wetgeving lacunes bevat en dat de handhaving tekortschiet, bijvoorbeeld wat het gebruik van brievenbusmaatschappijen betreft. Bovendien worden de regels in de lidstaten in een aantal gevallen verschillend geïnterpreteerd, toegepast en uitgevoerd, wat zware administratieve lasten voor bestuurders en ondernemers oplevert. Dat zorgt voor rechtsonzekerheid, wat nadelig is voor de sociale en arbeidsvoorwaarden en de concurrentie in de sector.

- (6) Teneinde te waarborgen dat de Richtlijnen 96/71/EG³ en 2014/67/EU⁴ van het Europees Parlement en de Raad correct worden toegepast, moeten de controles en de samenwerking op Unieniveau ter bestrijding van fraude op het gebied van de detachering van bestuurders worden aangescherpt.
- (7) Een geschikte, doeltreffende en consequente handhaving van de bepalingen inzake arbeids- en rusttijden is van cruciaal belang om de verkeersveiligheid te verbeteren, de arbeidsomstandigheden van bestuurders te beschermen en om concurrentievervalsingen als gevolg van niet-naleving te voorkomen. Daarom is het wenselijk de bestaande uniforme handhavingsvoorschriften van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵ uit te breiden tot de controle op de naleving van de bepalingen inzake arbeidstijd zoals vastgelegd in Richtlijn 2002/15/EU van het Europees Parlement en de Raad⁶.
- (8) Gezien de gegevensreeksen die nodig zijn om de naleving van de regels inzake arbeidstijden in Richtlijn 2002/15/EG te controleren, hangt de omvang van wegcontroles af van de ontwikkeling en de invoering van sleuteltechnologie die voldoende tijdvakken bestrijkt. Wegcontroles moeten worden beperkt tot aspecten die reeds met de tachograaf en de bijbehorende boordapparatuur kunnen worden gecontroleerd, terwijl uitvoerige controles ter plaatse bij de onderneming moeten gebeuren.

3 Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1).

4 Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening") (PB L 159 van 28.5.2014, blz. 11).

5 Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

6 Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).

- (9) Wegcontroles moeten efficiënt en snel worden uitgevoerd, zodat de controle in zo kort mogelijke tijd en met zo min mogelijk oponthoud voor de bestuurder wordt afgerond, en er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de plichten van de wegvervoers-ondernemingen en de plichten van de bestuurders.
- (10) De samenwerking tussen de handhavingsautoriteiten van de lidstaten moet verder worden bevorderd door onderling afgestemde controles, die de lidstaten moeten trachten uit te breiden naar controles ter plaatse bij de onderneming. De Europese Arbeidsautoriteit, waarvan het in artikel 1, lid 4, van Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad⁷ vastgestelde werkterrein de Richtlijn 2006/22/EG bestrijkt, zou een belangrijke rol kunnen spelen in het ondersteunen van de lidstaten bij het uitvoeren van gecoördineerde controles. De Europese Arbeidsautoriteit zou tevens ondersteuning kunnen bieden bij scholing en opleiding.
- (11) De grensoverschrijdende handhaving verloopt moeizaam, inefficiënt en onsamenhangend door een gebrek aan administratieve samenwerking tussen de lidstaten wat betreft de uitvoering van de sociale regelgeving in het wegvervoer. Daarom moet een kader worden ingesteld voor doeltreffende communicatie en wederzijdse bijstand, met inbegrip van de uitwisseling van gegevens over inbreuken en van informatie over goede handhavingspraktijken.
- (12) Om een doeltreffende administratieve samenwerking en informatie-uitwisseling te bevorderen, moeten de lidstaten overeenkomstig artikel 16, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad⁸ hun nationale elektronische registers (NER's) aan elkaar koppelen via het systeem van het Europees register van ondernemingen voor vervoer over de weg (European Registers of Road Transport Undertakings, ERRU). De hoeveelheid informatie die tijdens wegcontroles toegankelijk is, moet binnen dat systeem worden uitgebreid.

⁷ Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot oprichting van een Europese Arbeidsautoriteit, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 en (EU) 2016/589, en tot intrekking van Besluit (EU) 2016/344 (PB L 186 van 11.7.2019, blz. 21).

⁸ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoersondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

- (13) Om de communicatie tussen de lidstaten te vergemakkelijken en te verbeteren, om te zorgen voor een meer uniforme toepassing van de sociale regelgeving in de vervoerssector, en om de naleving van de administratieve voorschriften door wegvervoerondernemers bij de detachering van bestuurders te vergemakkelijken, moet de Commissie een of meer nieuwe modules ontwikkelen voor het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad⁹ ingestelde Informatiesysteem interne markt (IMI). Het is belangrijk dat het IMI de mogelijkheid biedt om tijdens wegcontroles de geldigheid van detacheringsverklaringen te controleren.
- (14) De informatie-uitwisseling in het kader van een doeltreffende administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten moet in overeenstemming zijn met de regels inzake de bescherming van persoonsgegevens, die zijn vervat in de verordeningen (EU) 2016/679¹⁰ en (EU) 2018/1725¹¹ van het Europees Parlement en de Raad. De uitwisseling van informatie via het Informatiesysteem interne markt (IMI) moet ook voldoen aan Verordening (EU) nr. 1024/2012.
- (15) Om de controle op de naleving van de detacheringsregels in deze richtlijn te vergemakkelijken, moeten wegvervoerondernemers een detacheringsverklaring indienen bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar zij bestuurders detacheren.
- (16) Om de administratieve lasten voor wegvervoerondernemers te verminderen, moet het versturen en bijwerken van detacheringsverklaringen worden vereenvoudigd. Daarom moet de Commissie een meertalige openbare interface voor wegvervoerondernemers ontwikkelen, waarmee zij informatie over detachering kunnen opnemen en bijwerken, en indien nodig andere relevante documenten in het IMI kunnen uploaden.

⁹ Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt en tot intrekking van Beschikking 2008/49/EG van de Commissie ("de IMI-verordening") (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 1).

¹⁰ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

¹¹ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

- (17) Om de effectiviteit, efficiëntie en consistentie van de handhaving verder te verbeteren, is het wenselijk de mogelijkheden en het gebruik van de bestaande nationale risicoclassificatiesystemen verder te ontwikkelen. Door toegang te verlenen tot de gegevens van de risicoclassificatiesystemen kunnen ondernemers die de regels niet naleven gericht worden gecontroleerd; een eenvormige formule voor het beoordelen van de risicoclassificatie van een vervoersonderneming zou ertoe bijdragen dat ondernemers tijdens een controle eerlijker worden behandeld.
- (18) Teneinde te zorgen voor eerlijke concurrentie en een gelijk speelveld voor werknemers en ondernemingen, moet vooruitgang worden geboekt op het vlak van slimme handhaving en moet alle mogelijke ondersteuning worden geboden voor de volledige invoering en het gebruik van risicoclassificatiesystemen.
- (19) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2006/22/EG, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. De Commissie moet de gelijke behandeling van ondernemingen waarborgen wanneer zij de in deze richtlijn bepaalde criteria hanteert voor het ontwikkelen van een gemeenschappelijke formule voor het berekenen van een risicoclassificatie van ondernemingen. Die uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹².
- (20) De regels voor detachering van werknemers van Richtlijn 96/71/EG en die inzake administratieve voorschriften van Richtlijn 2014/67/EU zijn niet zonder problemen toepasbaar op de zeer mobiele wegvervoersector. De ongecoördineerde nationale maatregelen voor de toepassing en handhaving van de bepalingen inzake de detachering van werknemers in de wegvervoerssector veroorzaken rechtsonzekerheid en hoge administratieve lasten voor ondernemingen die in een ander land van de Unie zijn gevestigd. Daardoor wordt de vrijheid om grensoverschrijdende wegvervoersdiensten te verlenen te veel beperkt, wat negatieve neveneffecten heeft op de werkgelegenheid en het concurrentievermogen van vervoersondernemingen. De administratieve vereisten en controlemaatregelen moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat vervoerders worden geconfronteerd met onnodige vertragingen.

¹² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (21) Bepaalde bijzondere regels betreffende de detachering hebben betrekking op vervoers-ondernemingen, zodat deze ondernemingen dan ook de gevolgen van eventuele inbreuken op deze regels dragen. Om misbruiken te voorkomen door ondernemingen waaraan ondernemers van goederenvervoer over de weg hun vervoersdiensten uitbesteden, moeten de lidstaten echter ook voorzien in duidelijke en voorzienbare regels betreffende sancties voor verzenders, bevrachters, expediteurs, contractanten en subcontractanten indien zij wisten of, in het licht van alle relevante omstandigheden, hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht geven, inbreuken op de bijzondere regels voor detachering inhouden.
- (22) In haar voorstel van 8 maart 2016¹³ tot herziening van Richtlijn 96/71/EG heeft de Commissie erkend dat de tenuitvoerlegging van die richtlijn in de zeer mobiele wegvervoersector bijzondere juridische vragen en problemen doet rijzen, en heeft zij aangegeven dat die kwesties het best kunnen worden opgelost middels sectorspecifieke wetgeving voor het wegvervoer.
- (23) Om de doeltreffende en evenredige uitvoering van Richtlijn 96/71/EG in de wegvervoersector te waarborgen, is het noodzakelijk sectorspecifieke regels op te stellen die zijn afgestemd op de bijzondere aard van het zeer mobiele personeelsbestand van de wegvervoersector en een evenwicht te creëren tussen de sociale bescherming van bestuurders en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen. De bepalingen van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers en van Richtlijn 2014/67/EU inzake de handhaving van die bepalingen, zijn van toepassing op de wegvervoersector en moeten worden onderworpen aan de specifieke regels van deze richtlijn.
- (24) Gezien het mobiele karakter van de vervoersector worden bestuurders in het kader van een dienstencontract in de regel niet voor lange periodes naar een andere lidstaat gedetacheerd, zoals dat soms in andere sectoren wordt gedaan. Daarom moet expliciet worden verduidelijkt in welke omstandigheden de regels inzake langdurige detachering in Richtlijn 96/71/EG niet van toepassing zijn op dergelijke bestuurders.
- (25) Dergelijke evenwichtige criteria moeten gebaseerd zijn op het concept van voldoende verbondenheid van de verleende dienst en de bestuurder met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst. Ter vergemakkelijking van de handhaving van de regels moet een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende soorten vervoer afhankelijk van de mate waarin zij verbonden zijn met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst.

¹³ COM(2016) 128.

- (26) Er moet worden verduidelijkt dat er bij internationaal vervoer in doorvoer over het grondgebied van een lidstaat geen sprake is van detachering. Dergelijke operaties worden namelijk gekenmerkt door het feit dat de bestuurder door de lidstaat reist zonder vracht te laden of te lossen en zonder dat er passagiers in- of uitstappen; om deze redenen is er geen significante verbondenheid tussen de activiteiten van de bestuurder en de lidstaat van doorreis. Ook als de bestuurder bijvoorbeeld om hygiënische redenen halt houdt, blijft hij in die lidstaat de doorvoerstatus behouden.
- (27) Indien een bestuurder aan bilaterale vervoersactiviteiten deelneemt vanaf de lidstaat waar de onderneming is gevestigd naar het grondgebied van een andere lidstaat, een derde land of de lidstaat van vestiging, is de aard van de dienst nauw verbonden met de lidstaat van vestiging. Een bestuurder kan in één reis meerdere bilaterale vervoersactiviteiten verrichten. De vrijheid om grensoverschrijdende wegvervoersdiensten aan te bieden zou onevenredig worden beperkt indien de detacheringsregels, en derhalve de in de lidstaat van ontvangst gegarandeerde arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, zouden gelden voor dergelijke bilaterale activiteiten.
- (28) Anderzijds kan men spreken van voldoende verbondenheid met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst indien een bestuurder in die lidstaat andere soorten activiteiten verricht, in het bijzonder cabotage of niet-bilateraal internationaal vervoer. Er is sprake van voldoende verbondenheid bij cabotage zoals gedefinieerd in de Verordeningen (EG) nr. 1072/2009¹⁴ en (EG) nr. 1073/2009¹⁵ van het Europees Parlement en de Raad, aangezien het volledige vervoer plaatsvindt in een gastlidstaat en de dienstverlening bijgevolg nauw verbonden is met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst. Niet-bilateraal internationaal vervoer wordt gekenmerkt door het feit dat de bestuurder betrokken is bij internationaal vervoer buiten de lidstaat van vestiging van de detacherende onderneming. Daarom zijn de verrichte diensten meer verbonden met de betrokken lidstaat van ontvangst dan met de thuislidstaat. In deze gevallen zijn sectorspecifieke regels alleen nodig met betrekking tot de administratieve voorschriften en controlemaatregelen.

¹⁴ Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

¹⁵ Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88).

- (29) Als de bestuurder gecombineerd vervoer verricht, is de aard van de dienstverlening tijdens het begin- en het eindtraject nauw verbonden met de lidstaat van vestiging indien het wegtraject op zich een bilaterale vervoersactiviteit is. Anderzijds kan men spreken van voldoende verbondenheid met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst als het vervoer tijdens het wegtraject binnen de lidstaat van ontvangst of als niet-bilateraal internationaal vervoer wordt verricht, en moeten derhalve de detachingsregels in een dergelijk geval wel gelden.
- (30) Vervoersondernemingen hebben behoefte aan rechtszekerheid over de regels en vereisten waaraan zij moeten voldoen. Die regels en vereisten moeten duidelijk, begrijpelijk en gemakkelijk toegankelijk zijn voor vervoersondernemingen en moeten doeltreffende controles mogelijk maken. Het is van belang dat nieuwe regels geen onnodige administratieve lasten met zich meebrengen en dat zij naar behoren rekening houden met de belangen van kleine en middelgrote ondernemingen.
- (31) De lidstaten moeten er in overeenstemming met Richtlijn 2014/67/EU voor zorgen dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden als bedoeld in artikel 3 van Richtlijn 96/71/EG, die zijn vastgelegd in nationale wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen of collectieve overeenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die in die lidstaat algemeen verbindend zijn verklaard of anderszins van toepassing zijn, overeenkomstig artikel 3, leden 1 en 8, van die richtlijn, en, in voorkomend geval, in collectieve overeenkomsten die algemeen gelden voor alle gelijksoortige ondernemingen in het betrokken geografische gebied, op toegankelijke en transparante wijze beschikbaar worden gesteld voor vervoersondernemingen uit andere lidstaten en voor gedetacheerde bestuurders. De relevante informatie moet met name de beloningscomponenten omvatten die door deze instrumenten verplicht zijn geworden. In overeenstemming met die richtlijn moeten de sociale partners worden ingeschakeld.
- (32) In de EU gevestigde vervoerondernemers worden in toenemende mate beconcurrereerd door ondernemers uit derde landen. Het is daarom van het grootste belang ervoor te zorgen dat in de Unie gevestigde ondernemingen niet worden gediscrimineerd. Overeenkomstig artikel 1, lid 4, van Richtlijn 96/71/EG, mogen ondernemingen die gevestigd zijn in een land dat geen lidstaat is, geen gunstiger behandeling krijgen dan in een lidstaat gevestigde ondernemingen. Dat beginsel moet ook gelden voor de specifieke regels betreffende de detachering waarin deze richtlijn voorziet. Het moet met name van toepassing zijn wanneer in een derde land gevestigde ondernemingen vervoersactiviteiten verrichten in het kader van bilaterale of multilaterale overeenkomsten waarbij toegang tot de markt van de Unie of delen daarvan wordt verleend.

- (33) Het multilaterale quotasysteem van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) is een van de belangrijkste instrumenten die de toegang tot de EU-markt voor ondernemers uit derde landen regelen, alsook de toegang tot markten buiten de EU voor in de EU gevestigde ondernemers. Het aantal vergunningen dat aan elke CEMT-lidstaat wordt toegekend, wordt jaarlijks vastgesteld. Om ervoor te zorgen dat in de Unie gevestigde ondernemingen niet worden gediscrimineerd, moet de verplichting van de lidstaten in dit verband ook in acht worden genomen wanneer de voorwaarden voor toegang tot de EU-markt in het kader van de CEMT worden overeengekomen.
- (34) Daarnaast is de Unie in het kader van haar exclusieve externe bevoegdheid bevoegd om te onderhandelen over de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg. De Unie moet, overeenkomstig artikel 2, lid 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶, de controlemechanismen die kunnen worden gebruikt om de naleving van de sociale regelgeving van de lidstaten en de Unie door ondernemers uit derde landen te controleren, in overeenstemming brengen met de voorschriften die gelden voor ondernemers uit de Unie.
- (35) Om een effectieve en efficiënte handhaving van de specifieke regels betreffende de detachering van werknemers te verzekeren en onevenredige administratieve lasten voor ondernemers uit andere lidstaten te vermijden, moeten specifieke administratieve en controlemaatregelen voor de wegvervoersector worden vastgesteld, waarbij controle-instrumenten zoals de digitale tachograaf ten volle worden benut. Om de naleving van de verplichtingen van deze richtlijn en Richtlijn 96/71/EG te monitoren en tegelijkertijd deze taak minder complex te maken, moet het de lidstaten zijn toegestaan wegvervoerondernemers uitsluitend te onderwerpen aan de administratieve voorschriften van deze richtlijn die op de wegvervoersector zijn afgestemd.
- (36) De administratieve lasten en het papierwerk voor de bestuurders moeten redelijk zijn. Daarom moeten bepaalde documenten in het voertuig aanwezig zijn voor wegcontroles, terwijl andere documenten door de wegvervoerondernemers en, waar nodig, door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de ondernemer is gevestigd, via de openbare IMI-interface ter beschikking moeten worden gesteld. De bevoegde autoriteiten moeten gebruikmaken van het kader voor wederzijdse bijstand tussen de lidstaten dat in Richtlijn 2014/67/EU is vastgesteld.

¹⁶ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

- (37) Aangezien de sociale partners in sommige lidstaten een cruciale rol spelen bij de handhaving van de sociale wetgeving in de wegvervoersector, moet het de lidstaten zijn toegestaan de nationale sociale partners de relevante informatie te verstrekken die via het IMI wordt gedeeld, met als enig doel de naleving van de detachingsregels met inachtneming van Verordening (EU) 2016/679 te controleren. De relevante informatie moet aan de sociale partners buiten het IMI worden verstrekt.
- (38) Teneinde de bijlagen bij deze richtlijn aan te passen aan ontwikkelingen op het gebied van beste praktijken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van die bijlagen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven¹⁷. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (39) De Commissie moet het effect van de toepassing en de handhaving van de regels inzake de detachering van werknemers op de wegvervoersector evalueren, en moet aan het Parlement en de Raad verslag uitbrengen over het resultaat van deze evaluatie, in voorkomend geval samen met een wetgevingsvoorstel.
- (40) Deze richtlijn moet van toepassing zijn vanaf ... [18 maanden na de datum van inwerkingtreding]. Dat wordt de datum vanaf welke Richtlijn 2018/957 van toepassing moet zijn op de sector wegvervoer, overeenkomstig artikel 3, lid 3, ervan.
- (41) Richtlijn 2006/22/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

¹⁷ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Specifieke regels betreffende de detachering van bestuurders

1. Dit artikel voorziet in specifieke regels met betrekking tot bepaalde aspecten van Richtlijn 96/71/EG betreffende de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en van Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende administratieve voorschriften en controlemaatregelen voor de detachering van die bestuurders.
2. Deze specifieke regels zijn van toepassing op bestuurders die werken voor in een lidstaat gevestigde ondernemingen die een van de in artikel 1, lid 3, onder a), van Richtlijn 96/71/EG bedoelde transnationale maatregelen nemen.
3. Voor de toepassing van artikel 3, lid 1, onder a), van Richtlijn 96/71/EG, wordt de detachering geacht te zijn beëindigd wanneer de bestuurder bij het verrichten van internationaal vervoer van goederen of personen de lidstaat van ontvangst verlaat, en deze detacheringsperiode niet wordt gecumuleerd met eerdere detacheringsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt.
4. Een bestuurder wordt niet geacht te zijn gedetacheerd in de zin van Richtlijn 96/71/EG wanneer hij bilaterale vervoersactiviteiten verricht.

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederen verstaan: het vervoer van goederen op basis van een vervoersovereenkomst, van de lidstaat van vestiging als omschreven in artikel 2, punt 8, van Verordening (EG) nr. 1071/2009, naar een andere lidstaat of een derde land, of van een andere lidstaat of een derde land naar de lidstaat van vestiging.

5. Vanaf de datum waarop de bestuurders de gegevens over de grensoverschrijding handmatig moeten registreren, zoals voorgeschreven in artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad¹⁸, passen de lidstaten ook de in lid 4 bedoelde vrijstelling met betrekking tot het goederenvervoer toe wanneer de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit verricht, daarnaast één laad- en/of losactiviteit verricht in de lidstaten of derde landen die de bestuurder doorkruist, mits de bestuurder goederen niet laadt en lost in dezelfde lidstaat.

Indien een in de lidstaat van vestiging aangevangen bilaterale vervoersactiviteit waarbij geen extra activiteit werd verricht, wordt gevolgd door een bilaterale vervoersactiviteit naar de lidstaat van vestiging, geldt de vrijstelling voor ten hoogste twee extra laad- en/of losactiviteiten, onder de bovengenoemde voorwaarden.

Deze vrijstelling is uitsluitend van toepassing tot de datum waarop de slimme tachograaf, die voldoet aan de vereisten inzake de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten als bedoeld in artikel 8, lid 1, eerste alinea, van Verordening (EU) nr. 165/2014, is ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, zoals bedoeld in artikel 8, lid 1, tweede alinea, van die verordening. Vanaf die datum geldt de in dit lid bedoelde vrijstelling slechts voor bestuurders die gebruikmaken van voertuigen waarin een slimme tachograaf is aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening.

6. Voor de toepassing van deze richtlijn, is sprake van een bilaterale vervoersactiviteit in internationaal ongeregeld of geregeld personenvervoer als omschreven in Verordening (EG) nr. 1073/2009, wanneer een bestuurder:
- passagiers meeneemt vanuit de lidstaat van vestiging en die afzet in een andere lidstaat of een derde land; of
 - passagiers meeneemt vanuit een lidstaat of derde land en die afzet in de lidstaat van vestiging; of

18 Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

- passagiers meeneemt en afzet in de lidstaat van vestiging om plaatselijke excursies in een andere lidstaat of een derde land uit te voeren, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1073/2009.

7. Vanaf de datum waarop bestuurders gegevens over grensoverschrijding handmatig moeten registreren, zoals vereist op grond van artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014, passen de lidstaten tevens de in lid 6 bedoelde vrijstelling met betrekking tot passagiersvervoer toe indien de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit verricht:

- eenmaal passagiers laat instappen; en/of
- eenmaal passagiers laat uitstappen in de lidstaten of derde landen die de bestuurder doorkruist, mits de bestuurder geen personenvervoersdiensten tussen twee locaties binnen de doorkruiste lidstaat aanbiedt. Hetzelfde geldt voor de terugrit.

Deze vrijstelling is uitsluitend van toepassing tot de datum waarop de slimme tachograaf, die voldoet aan de vereisten inzake de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten als bedoeld in artikel 8, lid 1, eerste alinea, van Verordening (EU) nr. 165/2014, wordt ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, zoals bedoeld in artikel 8, lid 1, tweede alinea, van die verordening. Vanaf die datum is de in dit lid bedoelde vrijstelling slechts van toepassing op bestuurders die gebruikmaken van voertuigen waarin een slimme tachograaf is aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening.

8. Een bestuurder die cabotage verricht als omschreven in Verordening (EG) nr. 1072/2009 en Verordening (EG) nr. 1073/2009, wordt geacht te zijn gedetacheerd in de zin van Richtlijn 96/71/EG.
9. In afwijking van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 96/71/EG, wordt een bestuurder niet geacht gedetacheerd te zijn op het grondgebied van een lidstaat waar de bestuurder doorheen rijdt zonder dat er vracht wordt geladen of gelost en zonder dat er passagiers in- of uitstappen.

10. Wanneer de bestuurder het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer als omschreven in Richtlijn 92/106/EEG van de Raad¹⁹ wordt hij niet beschouwd als gedetacheerd in de zin van Richtlijn 96/71/EG indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten zoals gedefinieerd in lid 4.
11. De lidstaten zorgen er in overeenstemming met Richtlijn 2014/67/EU voor dat de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden als bedoeld in artikel 3 van Richtlijn 96/71/EG, die zijn vastgelegd in nationale wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen of collectieve overeenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die in die lidstaat algemeen verbindend zijn verklaard of anderszins van toepassing zijn, overeenkomstig artikel 3, leden 1 en 8, van die richtlijn, op toegankelijke en transparante wijze beschikbaar worden gesteld voor vervoersondernemingen uit andere lidstaten en voor gedetacheerde bestuurders. De relevante informatie omvat met name de beloningscomponenten die door deze instrumenten verplicht zijn geworden, in voorkomend geval met inbegrip van collectieve overeenkomsten die algemeen van toepassing zijn op alle soortgelijke ondernemingen in het betrokken geografische gebied.
12. In een derde land gevestigde vervoersondernemingen mogen geen gunstiger behandeling krijgen dan in een lidstaat gevestigde ondernemingen, ook niet wanneer zij vervoersactiviteiten verrichten in het kader van bilaterale of multilaterale overeenkomsten waarbij toegang tot de markt van de Unie of delen daarvan wordt verleend.
13. In afwijking van artikel 9, leden 1 en 2, van Richtlijn 2014/67/EU, mogen de lidstaten uitsluitend de volgende administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen ten aanzien van de detachering van bestuurders:

19 Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

- a) een verplichting voor de in een andere lidstaat gevestigde wegvervoerder om uiterlijk bij de aanvang van de detachering een detachingsverklaring in te dienen bij de nationale bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarin de bestuurder is gedetacheerd, met behulp van een meertalig standaardformulier van de openbare interface die verbonden is met het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 ingestelde Informatiesysteem interne markt (IMI). De detachingsverklaring bestaat uit de volgende informatie:
- i) de identiteit van de wegvervoerder, ten minste, indien beschikbaar, in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning;
 - ii) de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging die optreedt als tussenpersoon met de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van ontvangst waarin de diensten worden verleend en met wie documenten of berichten worden uitgewisseld;
 - iii) de volgende informatie over de gedetacheerde bestuurder: de identiteit van de bestuurder, het adres van de verblijfplaats van de bestuurder en het nummer van het rijbewijs;
 - iv) de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;
 - v) de geplande begin- en einddatum van de detachering;
 - vi) de kentekenplaten van de motorvoertuigen;
 - vii) het soort vervoersdiensten: goederen-, passagiers- of internationaal vervoer, cabotage;
- b) de verplichting voor de wegvervoerder om ervoor te zorgen dat de bestuurder beschikt over, en voor de bestuurder om, wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht, op papier of in elektronische vorm te bewaren en ter beschikking te stellen:
- i) een kopie van de detachingsverklaring, ingediend via IMI;

- ii) bewijs dat het vervoer plaatsvindt in de lidstaat van ontvangst, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR) of een bewijs als bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1072/2009;
 - iii) de tachograafgegevens, en met name de landcodes van de lidstaten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage, in overeenstemming met de registratievoorschriften in het kader van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014;
- c) een verplichting voor de wegvervoerondernemer om via de openbare IMI-interface, na de detachingsperiode, op direct verzoek van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar de detachering heeft plaatsgevonden, kopieën van de onder punten b), ii) en iii) bedoelde documenten te verstrekken, alsmede documentatie van de beloning van gedetacheerde bestuurders met betrekking tot de detachingsperiode en de arbeidsovereenkomst of een gelijkwaardig document in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/533/EEG van de Raad²⁰, tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder en betalingsbewijzen.

De ondernemer verstuurt de documentatie via de openbare IMI-interface uiterlijk 8 weken na de datum van het verzoek. Indien de ondernemer de gevraagde documentatie niet binnen de gestelde termijn indient, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de detachering heeft plaatsgevonden via IMI om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging verzoeken, overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van Richtlijn 2014/67/EU. Indien een dergelijk verzoek om wederzijdse bijstand wordt gedaan, hebben de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de onderneming toegang tot de detachingsverklaring en andere relevante informatie die door de ondernemer via de openbare IMI-interface is ingediend.

²⁰ Richtlijn 91/533/EEG van de Raad van 14 oktober 1991 betreffende de verplichting van de werkgever om de werknemer te informeren over de voorwaarden die op zijn arbeidsovereenkomst of -verhouding van toepassing zijn (PB L 288 van 18.10.1991, blz. 32).

De bevoegde autoriteiten van de lidstaten van vestiging van de onderneming zorgen ervoor dat de documenten waarom is verzocht door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar de detachering heeft plaatsgevonden binnen 25 werkdagen na indiening van het verzoek via het IMI worden verstrekt.

Om zich ervan te vergewissen dat bestuurders, overeenkomstig de leden 4 tot en met 7, niet worden beschouwd als gedetacheerd, mogen de lidstaten als controlemaatregel alleen de verplichting opleggen dat de bestuurder een papieren of elektronische versie bij zich moet houden en – indien daar tijdens een wegcontrole om wordt verzocht – moet tonen, van het bewijs van het betrokken internationaal vervoer zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR) of een bewijs als bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1072/2009, evenals tachograafgegevens als bedoeld in punt b), onderdeel iii).

14. Voor controledoeleinden houdt de vervoerondernemer de in lid 13, onder a), bedoelde detachingsverklaringen actueel in de openbare IMI-interface.
15. De informatie uit de verklaringen wordt voor een periode van 24 maanden voor controledoeleinden opgeslagen in het register van het IMI .

De lidstaat kan de bevoegde autoriteit toestaan om nationale sociale partners buiten het IMI relevante informatie uit het IMI te verstrekken voor zover dit nodig is om te controleren of de detachingsregels worden nageleefd en in overeenstemming zijn met de nationale wetgeving en praktijken, op voorwaarde dat de informatie:

- verband houdt met de detachering op het grondgebied van de betrokken lidstaat;
- slechts wordt gebruikt met het oog op de handhaving van de detachingsregels; en
- op het gebied van gegevensverwerking in overeenstemming is met Verordening (EU) 2016/679.

16. Op [PB: 6 maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] specificeert de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling de functies van het openbare IMI-interface. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 4, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

17. De lidstaten voorkomen bij de uitvoering van de controlemaatregelen onnodige vertragingen die de duur en de data van de detachering kunnen beïnvloeden.
18. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten werken nauw samen, verlenen elkaar wederzijdse bijstand en verstrekken alle relevante informatie, onder de in Richtlijn 2014/67/EU en in Verordening (EG) nr. 1071/2009 gestelde voorwaarden.

Artikel 2

Wijziging van Richtlijn 2006/22/EG

Richtlijn 2006/22/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) de titel wordt vervangen door:

"Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad";

2) artikel 1 wordt vervangen door:

"Artikel 1

Deze richtlijn stelt minimumvoorwaarden vast voor de toepassing van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad* en van Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad**.

* Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

** Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).";

3) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de tweede alinea vervangen door:

"De controles bestrijken ieder jaar een breed en representatief staal van de mobiele werknemers, bestuurders, ondernemingen en voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen en van de mobiele werknemers en bestuurders die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/15/EG vallen. Wegcontroles met betrekking tot de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG worden beperkt tot regels die doeltreffend kunnen worden gecontroleerd met behulp van een tachograaf en daarmee samenhangende controle-apparatuur. Een uitgebreide controle inzake de toepassing van Richtlijn 2002/15/EG mag alleen ter plaatse bij de onderneming.";

- b) in lid 3 wordt de eerste alinea vervangen door:

"Iedere lidstaat organiseert de controles zodanig dat ten minste 3 % van de dagen die zijn gewerkt door bestuurders van voertuigen die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 en Verordening (EU) nr. 165/2014 vallen, wordt gecontroleerd. Tijdens de wegcontrole mag de bestuurder contact opnemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of een andere persoon of entiteit opdat deze binnen de duur van de wegcontrole de aan boord ontbrekende bewijzen kan verstrekken; dit laat de verplichtingen van de bestuurder om een correct gebruik van de tachograaf te waarborgen, onverlet.";

- c) het volgende lid wordt ingevoegd:

"3 bis. Iedere lidstaat organiseert controles op de naleving van de bepalingen van Richtlijn 2002/15/EG op basis van het in artikel 9 van deze richtlijn geregelde risicoclassificatiesysteem. Een onderneming wordt het voorwerp van die controles ingeval een of meer van haar bestuurders voortdurende of ernstige inbreuken op de bepalingen van Verordening (EG) nr. 561/2006 of Verordening (EU) nr. 165/2014 plegen.";

- d) lid 4 wordt vervangen door:

"4. De overeenkomstig artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006 en artikel 13 van Richtlijn 2002/15/EG aan de Commissie verstrekte informatie omvat het aantal langs de weg gecontroleerde bestuurders, het aantal controles ter plaatse bij ondernemingen, het aantal gecontroleerde werkdagen en het aantal en de aard van de gerapporteerde inbreuken, samen met de vermelding of het personen- of goederenvervoer betreft.";

4) artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

De lidstaten ondernemen ten minste zesmaal per jaar onderling afgestemde wegcontroles van bestuurders en voertuigen die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 of Verordening (EU) nr. 165/2014 vallen. De lidstaten trachten tevens onderling afgestemde controles ter plaatse bij de onderneming te houden.

Deze controles worden tegelijkertijd door de handhavingsautoriteiten van twee of meer lidstaten uitgevoerd, elk op hun eigen grondgebied.";

5) artikel 6, lid 1, wordt vervangen door:

"1. De controles ter plaatse bij ondernemingen worden georganiseerd in het licht van de ervaringen die in het verleden met de verschillende soorten van vervoer en van ondernemingen zijn opgedaan. Deze controles worden ook verricht indien er bij wegcontroles ernstige inbreuken zijn vastgesteld op de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 of (EU) nr. 165/2014 of Richtlijn 2002/15/EG.";

6) in artikel 7, lid 1, wordt punt b) vervangen door:

"b) het verstrekt de Commissie de tweejaarlijkse statistische gegevens overeenkomstig artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006;"

7) aan artikel 7, lid 1, wordt het volgende punt toegevoegd:

"d) het zorgt voor de uitwisseling van informatie met de andere lidstaten op grond van artikel 8 van deze richtlijn met betrekking tot de toepassing van de nationale bepalingen tot omzetting van deze richtlijn en Richtlijn 2002/15/EG.";

8) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De in het kader van artikel 22, lid 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bilateraal ter beschikking gestelde informatie wordt ook uitgewisseld tussen de aangewezen organen waarvan overeenkomstig artikel 7 aan de Commissie mededeling is gedaan:

- a) ten minste om de zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn;
- b) in afzonderlijke gevallen op met redenen omkleed verzoek van een lidstaat.";

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

"1 bis. De lidstaat bezorgt de door andere lidstaten krachtens lid 1, punt b), van dit artikel gevraagde informatie binnen 25 werkdagen na ontvangst van het verzoek. De lidstaten kunnen in onderling overleg een kortere termijn overeenkomen. In dringende gevallen of gevallen waarin een eenvoudige raadpleging van de registers volstaat, zoals een risicoclassificatiesysteem, wordt de gevraagde informatie binnen drie werkdagen bezorgd.

Indien de lidstaat die het verzoek ontvangt van mening is dat het verzoek onvoldoende is gemotiveerd, stelt hij de verzoekende lidstaat daarvan binnen tien werkdagen in kennis. De verzoekende lidstaat licht het verzoek dan nader toe. Indien dat niet mogelijk is, kan de lidstaat het verzoek afwijzen.

Indien het moeilijk is om aan een informatieverzoek te voldoen of controles, inspecties of onderzoeken te verrichten, stelt de lidstaat die het verzoek ontvangt de verzoekende lidstaat daarvan binnen 10 werkdagen in kennis, en geeft hij daarbij de redenen op waarmee de moeilijkheid of onmogelijkheid om de relevante informatie te verstrekken naar behoren wordt gerechtvaardigd. De betrokken lidstaten plegen overleg om een oplossing voor eventuele problemen te vinden.

Indien de verstrekking van informatie aan de lidstaat op het grondgebied waarvan de werknemer is gedetacheerd aanhoudend vertraging oploopt, wordt de Commissie hiervan in kennis gesteld en neemt zij passende maatregelen.";

c) lid 2 wordt vervangen door:

"2. De uitwisseling van informatie overeenkomstig dit artikel wordt uitgevoerd via het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad* ingestelde Informatiesysteem interne markt (IMI), met uitzondering van de informatie die de lidstaten uitwisselen via rechtstreekse raadpleging van de in artikel 16, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad ** bedoelde nationale elektronische registers.

* Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt en tot intrekking van Beschikking 2008/49/EG van de Commissie ("de IMI-verordening") (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 1).

** Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).";

9) artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De lidstaten voeren een risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen in dat is gebaseerd op het relatieve aantal en de relatieve ernst van de door een individuele onderneming begane inbreuken op Verordening (EG) nr. 561/2006 of Verordening (EU) nr. 165/2014 of op nationale bepalingen tot omzetting van Richtlijn 2002/15/EG.

Uiterlijk ...[PB: datum invoegen - 10 maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn] stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen een gemeenschappelijke formule vast voor het berekenen van een risico-classificatie voor ondernemingen, waarbij zowel rekening wordt gehouden met het aantal, de ernst en de frequentie van de inbreuken als met de resultaten van controles waarbij geen inbreuk is vastgesteld en met het feit of alle voertuigen van een vervoersonderneming al dan niet zijn uitgerust met een slimme tachograaf overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 165/2014. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 12, lid 2, van deze richtlijn bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.";

b) in lid 2 wordt de tweede zin geschrapt;

c) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Een initiële lijst van inbreuken op Verordening (EG) nr. 561/2006 en Verordening (EU) nr. 165/2014 en de weging van de ernst ervan is opgenomen in bijlage III.

Met het oog op de vaststelling of actualisering van de weging van inbreuken op Verordening (EG) nr. 561/2006 of Verordening (EU) nr. 165/2014 is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 15 bis van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III, met inachtneming van de ontwikkelingen op het gebied van de regelgeving en de verkeersveiligheid.

De categorie van de ernstigste inbreuk moet de inbreuken omvatten waarbij de niet-naleving van de toepasselijke bepalingen van Verordening (EG) nr. 561/2006 en Verordening (EU) nr. 165/2014 een hoog risico op overlijden of zware verwondingen met zich meebrengt.";

d) de volgende leden worden toegevoegd:

"4. Om gerichte wegcontroles te vergemakkelijken zijn tijdens de controle de gegevens in het nationale risicoclassificatiesysteem toegankelijk voor alle bevoegde controle-
autoriteiten van de betrokken lidstaat.

5. De lidstaten maken in overeenstemming met artikel 16, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 de in het nationale risicoclassificatiesysteem opgeslagen informatie via interoperabele nationale elektronische registers rechtstreeks toegankelijk voor bevoegde autoriteiten van andere lidstaten, als bedoeld in artikel 16 van die verordening. ";

10) artikel 11, lid 3, wordt vervangen door:

"3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een gemeenschappelijke aanpak vast voor het registreren en controleren van perioden die aan andere werkzaamheden zijn besteed, zoals gedefinieerd in artikel 4, onder e), van Verordening (EG) nr. 561/2006, met inbegrip van de vorm en de specifieke gevallen waarin registratie plaatsvindt, en voor het registreren en controleren van perioden van ten minste één week waarin de chauffeur zich niet in of bij het voertuig bevindt en niet in staat is werkzaamheden uit te voeren met dat voertuig. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld .";

11) artikel 12 wordt vervangen door:

"Artikel 12

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité opgericht bij artikel 42, lid 1 van Verordening (EU) 165/2014. Dat Comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad*.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

* Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).";

- 12) in artikel 13 wordt punt b) vervangen door:

"b) de samenhang in aanpak en een geharmoniseerde interpretatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 tussen verschillende handhavingsautoriteiten aanmoedigen;"

- 13) artikel 14 wordt vervangen door:

"Artikel 14

Onderhandelingen met derde landen

Zodra deze richtlijn in werking treedt opent de Unie onderhandelingen met de daarvoor in aanmerking komende derde landen met het oog op de toepassing van regels die gelijkwaardig zijn aan die welke in deze richtlijn zijn vastgelegd.

In afwachting van de afronding van deze onderhandelingen, nemen de lidstaten in hun verslagen aan de Commissie overeenkomstig artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006 gegevens op met betrekking tot controles op voertuigen van derde landen.";

14) artikel 15 wordt vervangen door:

"Artikel 15
Actualisering van de bijlagen

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 15 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen I en II teneinde noodzakelijke aanpassingen aan de ontwikkeling van beste praktijken door te voeren.";

15) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 15 bis
Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 9, lid 3, en artikel 15 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9, lid 3, en artikel 15 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Voordat de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, raadpleegt zij de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven*.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.
6. Een overeenkomstig artikel 9, lid 3, en artikel 15 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

* PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.";

16) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) in deel A wordt punt 1 vervangen door:

"1) dagelijkse en wekelijkse rijtijden, onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden; ook de registratiebladen van de voorgaande dagen die volgens artikel 36, leden 1 en 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014 aan boord van het voertuig moeten zijn en/of de gegevens die voor dezelfde periode worden opgeslagen op de bestuurderskaart en/of in het geheugen van het controleapparaat overeenkomstig bijlage II bij deze richtlijn en/of op afdrucken;"

b) in deel A wordt punt 2 vervangen door:

"2) voor de in artikel 36, leden 1 en 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014 bedoelde periode, alle gevallen van overschrijding van de toegestane snelheid door het voertuig, d.w.z. alle perioden van meer dan 1 minuut waarin de snelheid van het voertuig meer dan 90 km/h voor voertuigen van de categorie N3, respectievelijk 105 km/h voor voertuigen van de categorie M3 bedraagt (de categorieën N3 en M3 zijn gedefinieerd in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad*);

* Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).";

c) in deel A wordt punt 4 vervangen door:

"4) de correcte werking van het controleapparaat (vaststelling van eventueel misbruik van het controleapparaat en/of de bestuurderskaart en/of de registratiebladen) of, indien van toepassing, de aanwezigheid van de in artikel 16, lid 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde documenten;"

- d) aan deel A wordt het volgende punt 6 toegevoegd:
- "6) de verhoogde maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur, bedoeld in artikel 4, onder a), van Richtlijn 2002/15/EG; andere wekelijkse arbeidstijden zoals bedoeld in de artikelen 4 en 5 van Richtlijn 2002/15/EG, indien de technologie doeltreffende controles mogelijk maakt.";
- e) in deel B wordt de tweede alinea vervangen door:
- "2) Bij vaststelling van een inbreuk kunnen de lidstaten, waar passend, nagaan of er sprake is van hoofdelijke aansprakelijkheid van andere aanstichters of medeplichtigen in de transportketen, zoals bevrachters, expediteurs of onderaannemers, waarbij ook nagegaan kan worden of, in geval van vastgestelde inbreuk, de vervoerscontracten naleving van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 mogelijk maken.";
- f) aan deel B worden de volgende punten toegevoegd:
- "4) de in de artikelen 4, 5 en 7 van Richtlijn 2002/15/EG vastgestelde voorschriften betreffende de maximale gemiddelde wekelijkse arbeidstijden, onderbrekingen en nachtarbeid;
- 5) de naleving van de verplichtingen voor ondernemingen wat betreft de betaling voor het verblijf van bestuurders en de organisatie van de werkzaamheden van bestuurders overeenkomstig artikel 8, leden 8 en 8 bis, van Verordening (EG) nr. 561/2006.";

Artikel 3

Wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012

Aan de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 worden de volgende punten toegevoegd:

- "13. Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad: artikel [8].
14. Richtlijn (EU) .../... van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt (de "IMI-verordening"): artikel [1, lid 14]."

Artikel 4

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité opgericht bij artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 165/2014. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 5

Regels en sancties

1. De lidstaten stellen regels vast voor sancties tegen verzenders, expeditieus, contractanten en subcontractanten wegens niet-naleving van artikel 1 van deze richtlijn, wanneer ze wisten of, rekening houdend met alle relevante omstandigheden, hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht hebben gegeven, inbreuken inhouden op de bepalingen van dat artikel.

2. De lidstaten stellen regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de bepalingen van artikel 1 van deze richtlijn en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminatoir zijn.

Artikel 6

Slimme handhaving

Onverminderd Richtlijn 2014/67/EU en om de verplichtingen op grond van artikel 1 van deze richtlijn verder te handhaven, zorgen de lidstaten ervoor dat er op hun grondgebied een coherente nationale handhavingsstrategie wordt toegepast. Deze strategie is vooral gericht op ondernemingen met een hoge risicoclassificatie als bedoeld in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 7

Evaluatie

1. De Commissie evalueert uiterlijk [31 december 2025] de uitvoering van deze richtlijn, met name het effect van artikel 1, en brengt bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van deze richtlijn. Het verslag van de Commissie gaat indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel. Dit verslag wordt openbaar gemaakt.
2. Volgend op het in lid 1 bedoelde verslag verricht de Commissie geregeld een evaluatie van deze richtlijn en dient de resultaten daarvan in bij het Europees Parlement en de Raad.
3. Indien nodig gaan de in leden 1 en 2 bedoelde verslagen vergezeld van relevante voorstellen.

Artikel 8
Opleiding

De lidstaten werken samen bij de verstrekking van onderwijs en opleiding aan de handhavingsautoriteiten, waarbij wordt voortgebouwd op bestaande handhavingsregelingen.

Werkgevers zijn ervoor verantwoordelijk dat hun bestuurders kennis nemen van hun rechten en plichten in verband met deze richtlijn.

Artikel 9

1. De lidstaten stellen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast om aan deze richtlijn te voldoen, en publiceren deze, uiterlijk op [PB: datum invoegen - 18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn]. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen die maatregelen toe vanaf [PB: zelfde datum als in voorgaande alinea].

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 10

Deze richtlijn treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 11

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te [...],

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter
