

# RICHTLIJNEN

## RICHTLIJN (EU) 2020/1057 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 15 juli 2020

**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 handhavingvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012**

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 Comité <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>(2)</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(3)</sup>,

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 wegvervoerondernemers ("ondernemers") worden gegarandeerd. Gezien de hoge mate van 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 sociale bescherming voor bestuurders.
- (2) In het licht van de hoge mate van mobiliteit van wegvervoerdiensten moet bijzondere aandacht uitgaan naar het verzekeren dat bestuurders de rechten genieten waarop zij aanspraak kunnen maken en dat ondernemers, waarvan de meesten kleine ondernemingen zijn, niet worden geconfronteerd met buitensporige administratieve hinderpalen of discriminerende controles die hun vrijheid om grensoverschrijdende diensten te verlenen overmatig beperken. Om dezelfde reden moeten alle nationale regels voor het wegvervoer evenredig en gerechtvaardigd zijn, en moet rekening worden gehouden met de noodzaak om correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders te waarborgen en de uitoefening van de vrijheid om wegvervoerdiensten te verlenen op basis van eerlijke concurrentie tussen binnen- en buitenlandse ondernemers, te vergemakkelijken.
- (3) Het evenwicht tussen betere sociale en arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en het bewerkstelligen van de vrijheid om wegvervoerdiensten te verlenen op basis van eerlijke concurrentie tussen binnen- en buitenlandse ondernemers is van cruciaal belang voor de goede werking van de interne markt.
- (4) Uit een evaluatie van de effectiviteit en de efficiëntie van de huidige sociale Unieregelgeving in de sector wegvervoer is gebleken dat de bestaande wetgeving achterpoortjes bevat en dat de handhaving tekortschiet, bijvoorbeeld wat het gebruik van brievenbusmaatschappijen betreft. Bovendien wordt deze wetgeving 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 van bestuurders en voor de voorwaarden voor eerlijke concurrentie voor ondernemers in de sector.
- (5) Teneinde te waarborgen dat de Richtlijnen 96/71/EG <sup>(4)</sup> en 2014/67/EU <sup>(5)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> PB C 197 van 8.6.2018, blz. 45.

<sup>(2)</sup> PB C 176 van 23.5.2018, blz. 57.

<sup>(3)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 4 april 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 7 april 2020 (PB C 149 van 5.5.2020, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 9 juli 2020 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- (6) In haar voorstel van 8 maart 2016 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 zouden worden opgelost middels sector specifieke wetgeving voor het wegvervoer.
- (7) Om de doeltreffende en evenredige uitvoering van Richtlijn 96/71/EG in de wegvervoersector te waarborgen, is het noodzakelijk sector specifieke 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.
- (8) Gezien het zeer mobiele karakter van de vervoersector worden bestuurders in het kader van een dienstencontract in de regel niet voor lange perioden naar een andere lidstaat gedetacheerd, zoals dat soms in andere sectoren wordt gedaan. Daarom moet worden verduidelijkt in welke omstandigheden de regels inzake langdurige detachering in Richtlijn 96/71/EG niet van toepassing zijn op dergelijke bestuurders.
- (9) Evenwichtige sector specifieke regels inzake detachering moeten gebaseerd zijn op het bestaan van voldoende verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst, met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst. Ter vergemakkelijking van de handhaving van die 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.
- (10) Indien een bestuurder aan bilaterale vervoersactiviteiten deelneemt vanaf de lidstaat waar de onderneming is gevestigd ("de lidstaat van vestiging") naar het grondgebied van een andere lidstaat, een derde land of terug naar de lidstaat van vestiging, is de aard van de dienst nauw verbonden met de lidstaat van vestiging. Het is mogelijk dat een bestuurder in één reis meerdere bilaterale vervoersactiviteiten verricht. De vrijheid om grensoverschrijdende wegvervoerdiensten 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.
- (11) 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; er is derhalve 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.
- (12) Als een 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. Daarentegen is er, als het vervoer tijdens het wegtraject binnen de ontvangende lidstaat of als niet-bilateraal internationaal vervoer wordt verricht, voldoende verbondenheid met het grondgebied van een ontvangende lidstaat, en moeten derhalve de detacheringsregels wel gelden.
- (13) Wanneer een bestuurder andere soorten activiteiten verricht, in het bijzonder cabotage of niet-bilateraal internationaal vervoer, is er voldoende verbondenheid met het grondgebied van de ontvangende lidstaat. Deze verbondenheid bestaat bij cabotage zoals gedefinieerd in de Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 <sup>(6)</sup> en (EG) nr. 1073/2009 <sup>(7)</sup> van het Europees Parlement en de Raad, aangezien het volledige vervoer plaatsvindt in een ontvangende lidstaat en de dienstverlening bijgevolg nauw verbonden is met het grondgebied van de ontvangende lidstaat. 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 ontvangende lidstaat dan met de lidstaat van vestiging. In deze gevallen zijn sector specifieke regels alleen nodig met betrekking tot de administratieve voorschriften en controlemaatregelen.
- (14) 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 op hun grondgebied algemeen verbindend zijn verklaard of anderszins van toepassing zijn, overeenkomstig artikel 3, leden 1 en 8, van Richtlijn 96/71/EG, op toegankelijke en transparante wijze beschikbaar worden gesteld voor vervoer-ondernemingen uit andere lidstaten en voor gedetacheerde bestuurders. Dit moet, in voorkomend geval, ook

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> 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).

betrekking hebben op de arbeidsvoorwaarden die zijn vastgelegd in collectieve overeenkomsten die algemeen gelden voor alle gelijksoortige ondernemingen in het betrokken geografische gebied. De relevante informatie moet met name de beloningscomponenten omvatten die door deze instrumenten verplicht zijn geworden. In overeenstemming met Richtlijn 2014/67/EU moeten de sociale partners worden ingeschakeld.

- (15) In de Unie gevestigde ondernemers worden in toenemende mate beconcurrerd door ondernemers uit derde landen. Het is daarom van het grootste belang ervoor te zorgen dat in de Unie gevestigde ondernemers 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 ondernemers vervoersactiviteiten verrichten in het kader van bilaterale of multilaterale overeenkomsten waarbij toegang tot de markt van de Unie of delen daarvan wordt verleend.
- (16) Het multilaterale quotasyteem van de Europese Conferentie van ministers van Verkeer ("CEMT") is een van de belangrijkste instrumenten die de toegang tot de Uniemarkt voor ondernemers uit derde landen regelen, alsook de toegang tot markten van derde landen voor in de Unie gevestigde ondernemers. Het aantal vergunningen dat aan elke CEMT-lidstaat wordt toegekend, wordt jaarlijks vastgesteld. De lidstaten moeten hun verplichting in de Unie gevestigde ondernemingen niet te discrimineren naleven, ook wanneer de voorwaarden voor toegang tot de Uniemarkt in het kader van de CEMT worden overeengekomen.
- (17) De Unie is 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 Raad <sup>(8)</sup>, 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 controlemechanismen die gelden voor ondernemers uit de Unie.
- (18) 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. 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 vervoerders. De administratieve vereisten en controlemaatregelen moeten derhalve worden geharmoniseerd. Hierdoor zou ook worden voorkomen dat vervoerders worden geconfronteerd met onnodige vertragingen.
- (19) Om een effectieve en efficiënte handhaving van de sectorspecifieke regels betreffende de detachering van werknemers te verzekeren en onevenredige administratieve lasten voor Unie-ondernemers uit andere lidstaten te vermijden, moeten specifieke administratieve voorschriften 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 uitsluitend zijn toegestaan wegvervoerondernemers te onderwerpen aan de administratieve voorschriften en controlemaatregelen van deze richtlijn die op de wegvervoersector zijn afgestemd.
- (20) Vervoerondernemingen 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 vervoerondernemingen en moeten het verrichten van 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.

<sup>(8)</sup> 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).

- (21) De administratieve lasten en het papierwerk voor de bestuurders moeten redelijk zijn. Daarom moeten bepaalde documenten in het voertuig aanwezig zijn voor inspectie tijdens wegcontroles, terwijl andere documenten door de ondernemers en, waar nodig, door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de ondernemer, ter beschikking moeten worden gesteld via de openbare interface die is verbonden met het Informatiesysteem interne markt ("IMI") dat is ingesteld bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(9)</sup>. De bevoegde autoriteiten moeten gebruikmaken van het kader voor wederzijdse bijstand tussen de lidstaten dat in Richtlijn 2014/67/EU is vastgesteld.
- (22) Om de controle op de naleving van de detachingsregels in deze richtlijn te vergemakkelijken, moeten ondernemers een detachingsverklaring indienen bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar zij bestuurders detacheren.
- (23) Om de administratieve lasten voor wegvervoerondernemers te verminderen, moet het versturen en bijwerken van detachingsverklaringen worden vereenvoudigd. Daarom moet de Commissie een meertalige openbare interface voor ondernemers ontwikkelen, waarmee zij informatie over detachering kunnen opnemen en bijwerken, en indien nodig andere relevante documenten in het IMI kunnen uploaden.
- (24) 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 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(10)</sup> te controleren. De relevante informatie moet aan de sociale partners anders dan door middel van het IMI worden verstrekt.
- (25) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de werking en de kenmerken van de met het IMI verbonden openbare interface te specificeren. Die bevoegdheden moeten worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(11)</sup>.
- (26) Een geschikte, doeltreffende en consequente handhaving van de regels 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 het toepassingsgebied van de bestaande uniforme handhavingsvoorschriften van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(12)</sup> uit te breiden tot de controle op de naleving van de bepalingen inzake arbeidstijd zoals vastgelegd in Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(13)</sup>.
- (27) 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 technologie die voldoende tijdvakken bestrijkt. Wegcontroles moeten worden beperkt tot de aspecten die reeds efficiënt kunnen worden gecontroleerd met de tachograaf en de bijbehorende registratieapparatuur aan boord, en uitvoerige controles mogen uitsluitend ter plaatse bij de onderneming worden verricht.
- (28) 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. Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de plichten van de ondernemers en de plichten van de bestuurders.

<sup>(9)</sup> 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).

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> 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).

<sup>(12)</sup> 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).

<sup>(13)</sup> 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).

- (29) De samenwerking tussen de handhavingautoriteiten 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 Raad<sup>(14)</sup> 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 en zou tevens ondersteuning kunnen bieden bij scholing en opleiding.
- (30) 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 de sector van 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.
- (31) Om een doeltreffende administratieve samenwerking en informatie-uitwisseling te bevorderen, moeten de lidstaten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(15)</sup> 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 informatie die via dat systeem tijdens wegcontroles toegankelijk is, moet worden uitgebreid.
- (32) 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 ondernemers bij de detachering van bestuurders te vergemakkelijken, moet de Commissie een of meer nieuwe modules ontwikkelen voor het IMI. Het is belangrijk dat het IMI de mogelijkheid biedt om tijdens wegcontroles de geldigheid van detachingsverklaringen te controleren.
- (33) 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) 2016/679 en (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(16)</sup>. De uitwisseling van informatie via het IMI moet ook voldoen aan Verordening (EU) nr. 1024/2012.
- (34) Om de effectiviteit, efficiëntie en consistentie van de handhaving te verbeteren, is het wenselijk de mogelijkheden van de bestaande nationale risicoclassificatiesystemen verder te ontwikkelen en het gebruik ervan uit te breiden. Door toegang te verlenen tot de gegevens van de risicoclassificatiesystemen kunnen ondernemers die de regels niet naleven door de bevoegde controleautoriteiten van de betrokken lidstaat gericht worden gecontroleerd. Een gemeenschappelijke formule voor het berekenen van de risicoclassificatie van een ondernemer zou ertoe bijdragen dat ondernemers tijdens een controle eerlijker worden behandeld.
- (35) Als gevolg van de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon dienen de in het kader van Richtlijn 2006/22/EG aan de Commissie toegekende bevoegdheden te worden aangepast aan de artikelen 290 en 291 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- (36) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2006/22/EG, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend voor het verhogen van het minimumpercentage van door de lidstaten gecontroleerde dagen die bestuurders hebben gewerkt tot 4 %; voor het nader preciseren van de definities van de categorieën te verzamelen statistieken; voor het aanwijzen van een orgaan voor het actief bevorderen van de uitwisseling van gegevens, ervaringen en inlichtingen tussen de lidstaten; voor het vaststellen van een gemeenschappelijke formule voor het berekenen van het risicocijfer van een onderneming; voor het vaststellen van richtsnoeren voor de beste handhavingspraktijken; voor het vaststellen van een gemeenschappelijke aanpak voor het registreren en controleren van perioden van ander werk en voor het registreren en controleren van perioden van minstens een week waarin een bestuurder niet bij het voertuig is en niet in staat is met dat voertuig activiteiten te verrichten; en voor het bevorderen van een gemeenschappelijke aanpak van de uitvoering

<sup>(14)</sup> 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).

<sup>(15)</sup> 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).

<sup>(16)</sup> 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).

van die richtlijn, het aanmoedigen van een samenhang in aanpak en een geharmoniseerde interpretatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 tussen handhavingsinstanties en het faciliteren van de dialoog tussen de transportsector en de handhavingsinstanties. Met name moet de Commissie bij het vaststellen van uitvoeringshandelingen voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijk formule voor het berekenen van het risicocijfer van een onderneming erop toezien dat ondernemingen gelijk worden behandeld wanneer zij de in deze richtlijn gespecificeerde criteria in acht neemt. Die uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

- (37) Teneinde recht te doen aan ontwikkelingen op het gebied van beste praktijken wat betreft controles en het voorhanden zijn van standaardapparatuur voor handhavingseenheden alsmede het vaststellen of actualiseren van het afwegen van de ernst van inbreuken op Verordening (EG) nr. 561/2006 of (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(17)</sup>, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlagen I en II, respectievelijk bijlage III van Richtlijn 2006/22/EG. 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 wetgeven<sup>(18)</sup>. 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.
- (38) Richtlijn 2006/22/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,
- (39) Bepaalde bijzondere regels betreffende de detachering hebben betrekking op vervoerondernemingen, zodat deze ondernemingen dan ook de gevolgen dragen van eventuele inbreuken die zij op deze regels begaan. 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 tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten in gevallen waarin 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.
- (40) Teneinde te zorgen voor eerlijke concurrentievoorwaarden 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.
- (41) 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 Europees Parlement en aan de Raad verslag uitbrengen over het resultaat van deze evaluatie, in voorkomend geval samen met een wetgevingsvoorstel.
- (42) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het garanderen van correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders, enerzijds, en van passende bedrijfsomstandigheden en eerlijke concurrentievoorwaarden voor ondernemers, anderzijds, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen van deze richtlijn beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (43) De nationale bepalingen ter omzetting van deze richtlijn moeten van toepassing zijn met ingang van de datum 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn. Richtlijn (EU) 2018/957 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(19)</sup> moet van toepassing moet zijn op de sector wegvervoer, overeenkomstig artikel 3, lid 3, van deze richtlijn met ingang van 2 februari 2022,

HEBLEN 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 betreffende administratieve voorschriften en controlemaatregelen voor de detachering van die bestuurders.

<sup>(17)</sup> 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).

<sup>(18)</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

<sup>(19)</sup> Richtlijn (EU) 2018/957 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 tot wijziging van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 16).

2. Deze specifieke regels zijn van toepassing op bestuurders die werken voor in een lidstaat gevestigde ondernemingen die de in artikel 1, lid 3, onder a), van Richtlijn 96/71/EG bedoelde transnationale maatregelen nemen.

3. Niettegenstaande artikel 2, lid 1, van Richtlijn 96/71/EG, wordt een bestuurder niet geacht te zijn gedetacheerd in de zin van Richtlijn 96/71/EG wanneer hij bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer 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 naar een derde land, of van een andere lidstaat of een derde land naar de lidstaat van vestiging.

Vanaf 2 februari 2022, dat is de datum vanaf welke bestuurders overeenkomstig artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014 de gegevens over de grensoverschrijding handmatig moeten registreren, passen de lidstaten ook de in de eerste en tweede alinea van onderhavig lid bedoelde vrijstelling voor bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot goederen 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 in de derde alinea bedoelde vrijstelling inzake extra activiteiten voor ten hoogste twee extra laad- en/of losactiviteiten, onder de in de derde alinea genoemde voorwaarden.

Deze in de derde en vierde alinea van onderhavig lid bedoelde vrijstellingen inzake extra activiteiten zijn uitsluitend van toepassing tot de datum vanaf dewelke slimme tachografen die voldoen 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, verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, in het kader van artikel 8, lid 1, vierde alinea, van die verordening. Vanaf die datum gelden de in de derde en vierde alinea van onderhavig lid bedoelde vrijstellingen inzake extra activiteiten slechts voor bestuurders die gebruikmaken van voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten, zoals bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening.

4. Niettegenstaande artikel 2, lid 1, van Richtlijn 96/71/EG, wordt een bestuurder niet geacht te zijn gedetacheerd in de zin van Richtlijn 96/71/EG wanneer hij bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht.

Voor de toepassing van deze richtlijn, is sprake van een bilaterale vervoersactiviteit in internationaal ongeregeld of geregeld personenvervoer in de zin van Verordening (EG) nr. 1073/2009, wanneer een bestuurder een van de volgende handelingen verricht:

- a) hij neemt passagiers mee vanuit de lidstaat van vestiging en zet ze af in een andere lidstaat of een derde land;
- b) hij neemt passagiers mee vanuit een lidstaat of derde land en zet ze af in de lidstaat van vestiging, of
- c) hij neemt passagiers mee en zet ze af 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.

Vanaf 2 februari 2022, dat is de datum vanaf welke bestuurders overeenkomstig artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014 de gegevens over de grensoverschrijding handmatig moeten registreren, passen de lidstaten de in de eerste en tweede alinea van onderhavig lid bedoelde vrijstelling voor bilaterale vervoersactiviteit met betrekking tot personen ook toe wanneer de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit verricht, daarnaast eenmaal passagiers laat instappen en/of eenmaal passagiers laat uitstappen in de lidstaten of derde landen die de bestuurder doorkruist, mits de bestuurder geen personenvervoerdiensten tussen twee locaties binnen de doorkruiste lidstaat aanbiedt. Hetzelfde geldt voor de terugrit.

De in de derde alinea van onderhavig lid bedoelde vrijstelling inzake extra activiteiten is uitsluitend van toepassing tot de datum vanaf welke slimme tachografen die voldoen 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, verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, in het kader van artikel 8, lid 1, vierde alinea, van die verordening. Vanaf die datum is de in de derde alinea van onderhavig lid bedoelde vrijstelling inzake extra activiteiten 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.

5. In afwijking van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 96/71/EG, wordt een bestuurder niet geacht gedetacheerd te zijn in de zin van Richtlijn 96/71/EG wanneer de bestuurder door het grondgebied van een lidstaat heen rijdt zonder dat er vracht wordt geladen of gelost en zonder dat er passagiers in- of uitstappen.

6. In afwijking van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 96/71/EG, wordt een bestuurder niet geacht gedetacheerd te zijn in de zin van Richtlijn 96/71/EG wanneer hij het begin- of eindtraject doet van gecombineerd vervoer als omschreven in Richtlijn 92/106/EEG van de Raad<sup>(20)</sup>, indien het wegtraject op zich bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten zoals gedefinieerd in lid 3 van dit artikel.

7. Een bestuurder die cabotage verricht als omschreven in Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en (EG) nr. 1073/2009, wordt geacht te zijn gedetacheerd in de zin van Richtlijn 96/71/EG.

8. Voor de toepassing van artikel 3, lid 1 bis, van Richtlijn 96/71/EG, wordt de detachering geacht te zijn beëindigd wanneer de bestuurder bij het verrichten van het internationaal vervoer van goederen of personen de lidstaat van ontvangst verlaat. Deze detacheringsperiode wordt niet gecumuleerd met eerdere detacheringsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt.

9. 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 door nationale wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen of collectieve overeenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die op hun grondgebied algemeen verbindend zijn verklaard of anderszins van toepassing zijn, overeenkomstig artikel 3, leden 1 en 8, van Richtlijn 96/71/EG, 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.

10. 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.

11. 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:

a) een verplichting voor de in een andere lidstaat gevestigde wegvervoerondernemer om uiterlijk bij de aanvang van de detachering een detacheringsverklaring 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"). Die detacheringsverklaring bestaat uit de volgende informatie:

i) de identiteit van de ondernemer, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning, indien dat nummer beschikbaar is;

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 identiteit, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs, van de bestuurder;

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) of de verrichte vervoersdiensten goederen-, passagiers- of internationaal vervoer zijn, of cabotage;

b) de verplichting voor de ondernemer om ervoor te zorgen dat de bestuurder, op papier of in elektronische vorm, beschikt over het volgende, en de verplichting voor de bestuurder om zulks te bewaren en ter beschikking te stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht:

i) een kopie van de detacheringsverklaring, ingediend via IMI;

<sup>(20)</sup> 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).



- 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, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009;
  - iii) de tachograafgegevens, en met name de landsymbolen 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 met IMI verbonden 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), van dit lid bedoelde documenten te verstrekken, alsmede documentatie in verband met de beloning van de bestuurder 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 Raad <sup>(21)</sup>, tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder en betalingsbewijzen.

De ondernemer verstuurt de documentatie via de openbare met IMI verbonden interface uiterlijk acht weken na de datum van het verzoek. Indien de ondernemer de gevraagde documentatie niet binnen die 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 met IMI verbonden interface is ingediend.

De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging zorgen ervoor dat zij de documentatie waarom is verzocht binnen 25 werkdagen na indiening van het verzoek om wederzijdse bijstand via het IMI verstrekken aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar de detachering heeft plaatsgevonden.

Om zich ervan te vergewissen dat een bestuurder niet moet worden beschouwd als gedetacheerd krachtens de leden 3 en 4 van dit artikel, 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, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009, evenals tachograafgegevens als bedoeld onder b), iii), van dit lid.

12. Voor controledoeleinden houdt de ondernemer de in lid 11, onder a), bedoelde detachingsverklaringen actueel in de openbare met IMI verbonden interface.

13. De informatie uit de detachingsverklaringen wordt voor een periode van 24 maanden voor controledoeleinden opgeslagen in het register van het IMI.

Een lidstaat kan de bevoegde autoriteit toestaan om nationale sociale partners anders dan door middel van 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:

- a) de informatie verband houdt met de detachering op het grondgebied van de betrokken lidstaat;
- b) de informatie slechts wordt gebruikt met het oog op de handhaving van de detachingsregels, en
- c) iedere gegevensverwerking wordt uitgevoerd in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679.

14. Uiterlijk op 2 februari 2021 stelt de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling de functies van de openbare met IMI verbonden interface. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 4, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

15. De lidstaten voorkomen bij de uitvoering van de controlemaatregelen onnodige vertragingen die de duur en de data van de detachering kunnen beïnvloeden.

<sup>(21)</sup> 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).

16. 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 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

#### Onderwerp

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 (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).

(\*\*) 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 naleving van Richtlijn 2002/15/EG worden beperkt tot aspecten die doeltreffend kunnen worden gecontroleerd met behulp van een tachograaf en daarmee samenhangende controleapparatuur. Een uitgebreide controle inzake de naleving van Richtlijn 2002/15/EG mag alleen ter plaatse bij de onderneming.”;

b) in lid 3 worden de eerste en tweede 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 Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en 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 voor het einde 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.

Na 1 januari 2012 kan de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling dit minimumpercentage tot 4 % verhogen, op voorwaarde dat de overeenkomstig artikel 3 verzamelde statistieken aantonen dat gemiddeld meer dan 90 % van alle gecontroleerde voertuigen met een digitale tachograaf is uitgerust. Als de Commissie daartoe besluit, houdt zij tevens rekening met de doeltreffendheid van de bestaande handhavingsmaatregelen, met name met de beschikbaarheid ter plaatse bij de ondernemingen van gegevens van digitale tachografen. Die uitvoeringshandeling wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.”;

c) het volgende lid wordt ingevoegd:

“3 bis. Iedere lidstaat organiseert controles op de naleving 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 Verordening (EG) nr. 561/2006 of (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, en vermeldt of het personen- of goederenvervoer betreft.”.

4) Artikel 3, vijfde alinea, wordt vervangen door:

“De Commissie verstrekt zo nodig door middel van uitvoeringshandelingen nadere preciseringen van de definities van de onder a) en b) van de eerste alinea genoemde categorieën. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.”.

5) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

#### **Onderling afgestemde wegcontroles**

De lidstaten voeren ten minste zesmaal per jaar onderling afgestemde wegcontroles uit 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 onderling afgestemde controles worden tegelijkertijd door de handhavingsautoriteiten van twee of meer lidstaten uitgevoerd, elk op hun eigen grondgebied.”.

6) 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.”.

7) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt b) wordt vervangen door:

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

ii) het volgende punt wordt 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.”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De uitwisseling van gegevens, ervaringen en inlichtingen tussen de lidstaten wordt actief bevorderd, hoofdzakelijk — maar niet uitsluitend — via het in artikel 12, lid 1, bedoelde comité, alsmede via de organen die door de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen kan aanwijzen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.”.

8) Artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

### **Uitwisseling van informatie**

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 van onderhavige richtlijn 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.

2. Een lidstaat verstrekt de door een andere lidstaat krachtens lid 1, onder b), gevraagde informatie binnen 25 werkdagen na ontvangst van het verzoek. De lidstaten kunnen in onderling overleg een kortere termijn overeenkomen. In dringende gevallen of in gevallen waarin enkel een eenvoudige raadpleging van de registers volstaat, zoals registers of een risicoclassificatiesysteem, wordt de gevraagde informatie binnen drie werkdagen verstrekt.

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 na ontvangst van het verzoek in kennis. De verzoekende lidstaat licht het verzoek dan nader toe. Indien de verzoekende lidstaat het verzoek niet nader kan toelichten, kan de lidstaat die het verzoek ontvangt het verzoek afwijzen.

Indien het moeilijk of onmogelijk 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 na ontvangst van het verzoek in kennis, en geeft hij daarbij de redenen op waarmee die moeilijkheid of onmogelijkheid naar behoren wordt gerechtvaardigd. De betrokken lidstaten plegen overleg om een oplossing 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.

3. 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). Dit geldt niet voor 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 op 2 juni 2021 stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen een gemeenschappelijke formule vast voor het berekenen van de risicoclassificatie van een onderneming. In die gemeenschappelijke formule wordt rekening gehouden met het aantal, de ernst en de frequentie van de inbreuken en met de resultaten van controles waarbij geen inbreuk is vastgesteld, alsmede 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 de ernst 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, om rekening te houden met ontwikkelingen op het gebied van de regelgeving en met de verkeersveiligheid.

De categorie van de ernstigste inbreuken moet de inbreuken omvatten waarbij de niet-naleving van de toepasselijke bepalingen van Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (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 controleautoriteiten van de betrokken lidstaat.

5. De lidstaten maken in overeenstemming met artikel 16, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 de in hun 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 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen richtsnoeren voor de beste handhavingspraktijken vast. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Deze richtsnoeren worden bekendgemaakt in een twejaarlijks rapport van de Commissie.”;

b) 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, van onderhavige richtlijn bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”.

11) De artikelen 12 tot en met 15 worden vervangen door:

“Artikel 12

#### **Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité opgericht bij artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) nr. 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.

*Artikel 13***Uitvoeringsmaatregelen**

De Commissie stelt op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief uitvoeringshandelingen vast, met name ter verwezenlijking van een van de volgende doelstellingen:

- a) een gemeenschappelijke aanpak inzake de uitvoering van deze richtlijn bevorderen;
- b) de samenhang in aanpak en een geharmoniseerde interpretatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 tussen verschillende handhavingsautoriteiten aanmoedigen;
- c) de dialoog tussen de transportsector en de handhavingsinstanties faciliteren.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

*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.

*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.

---

(\*) 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) 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 1 augustus 2020. 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.”.

13) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) deel A wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten 1 en 2 worden 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 afdrukken;
- 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 N<sub>3</sub>, respectievelijk 105 km/h voor voertuigen van de categorie M<sub>3</sub> bedraagt (de categorieën N<sub>3</sub> en M<sub>3</sub> 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).”;

ii) punt 4 wordt 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;”;

iii) het volgende punt wordt 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.”;

b) deel B wordt als volgt gewijzigd:

i) in de eerste alinea worden de volgende punten toegevoegd:

- “4) de in de artikelen 4, 5 en 7 van Richtlijn 2002/15/EG vastgestelde voorschriften betreffende de naleving van 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.”;

ii) de tweede alinea wordt vervangen door:

“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 contractanten, 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.”.

*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 betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (\*): artikel 8.
14. Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 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 handhaving voorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 (\*\*): artikel 1, 14.

(\*) PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

(\*\*) PB L 249 van 31.7.2020, blz. 49”.

*Artikel 4***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité opgericht bij artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) nr. 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***Straffen en sancties**

1. De lidstaten stellen regels vast voor sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten wegens niet-naleving van de nationale bepalingen die zijn vastgesteld krachtens artikel 1, wanneer ze wisten of, rekening houdend met alle relevante omstandigheden, hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht gaven, inbreuken inhouden op die bepalingen.
2. De lidstaten stellen regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de nationale bepalingen die zijn vastgesteld krachtens artikel 1 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 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.

*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. Indien nodig gaan de resultaten van de beoordeling 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 die voortvloeien uit deze richtlijn.

*Artikel 9***Omzetting**

1. De lidstaten stellen de nodige maatregelen vast om aan deze richtlijn te voldoen, en publiceren deze, uiterlijk op 2 februari 2022. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen die maatregelen toe vanaf 2 februari 2022.

Wanneer de lidstaten die maatregelen vaststellen, wordt in die maatregelen 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***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 11***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 15 juli 2020.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

D.M. SASSOLI

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

J. KLOECKNER

---