

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 249



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

63e jaargang

31 juli 2020

Inhoud

I Wetgevingshandelingen

VERORDENINGEN

- ★ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimeisen 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 1
- ★ Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector 17
- ★ Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer ⁽¹⁾ 33

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 handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 49

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst.

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

I

(Wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2020/1054 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 15 juli 2020

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimeisen 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

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 ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke concurrentievoorwaarden voor wegvervoersondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector, die niet-discriminerend is en aantrekkelijk voor gekwalificeerde werknemers. Om dat proces te bevorderen, is het essentieel dat de sociale regelgeving van de Unie inzake wegvervoer duidelijk, evenwichtig en doelmatig is, gemakkelijk toe te passen en te handhaven is, en dat deze in de hele Unie op een doeltreffende en consequente manier wordt uitgevoerd.
- (2) Bij de evaluatie van de effectiviteit en de efficiëntie van de uitvoering van de bestaande reeks sociale regels van de Unie in het wegvervoer, en met name Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾, is een aantal tekortkomingen bij de uitvoering van dat rechtskader aan het licht gekomen. Onduidelijke regels voor de wekelijkse rusttijden, rustfaciliteiten en onderbrekingen bij een meervoudige bemanning alsmede het gebrek aan regels inzake de terugkeer van bestuurders naar huis, hebben geleid tot uiteenlopende interpretaties en handhavingspraktijken in de lidstaten. Verscheidene lidstaten hebben onlangs unilaterale maatregelen vastgesteld waardoor de rechtsonzekerheid en de ongelijke behandeling van bestuurders en ondernemingen nog is toegenomen. De maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden zorgen echter voor een daadwerkelijke verbetering van de sociale omstandigheden van bestuurders en van de verkeersveiligheid in het algemeen. Om nakoming van de regels te verzekeren zijn niet-aflatende inspanningen nodig.

⁽¹⁾ PB C 197 van 8.6.2018, blz. 45.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 57.

⁽³⁾ 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 151 van 6.5.2020, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 9 juli 2020 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Om de verkeersveiligheid te bevorderen moeten vervoersondernemingen worden aangemoedigd een veiligheids-cultuur aan te nemen waar men zich op alle niveaus aan houdt. Ter voorkoming van inbreuken op de rij- en rusttijden of een verslechtering van de verkeersveiligheid, moet het met name niet worden toegestaan dat een betaling op basis van prestaties wordt gekoppeld aan de tijd die nodig is voor het vervoer van de passagiers naar hun bestemming of voor de levering van goederen.
- (4) De ex-postevaluatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 heeft bevestigd dat de onsamenhangende en ondoeltreffende handhaving van de sociale regelgeving van de Unie hoofdzakelijk te wijten is aan onduidelijke regels, aan inefficiënt en ongelijkmatig gebruik van controle-instrumenten en aan onvoldoende administratieve samenwerking tussen de lidstaten.
- (5) Ter wille van een grotere duidelijkheid en consistentie moet een vrijstelling van de toepassing van Verordening (EG) nr. 561/2006 voor het niet-commerciële gebruik van een voertuig nader worden omschreven.
- (6) Duidelijke, geschikte, evenwichtige en eenvormig gehandhaafde regels zijn ook van cruciaal belang om de beleidsdoelstelling inzake betere arbeidsvoorwaarden voor bestuurders te verwezenlijken, en met name te zorgen voor onvervalste en eerlijke concurrentie tussen ondernemers en bij te dragen tot meer verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
- (7) De bestaande voorschriften inzake onderbrekingen bleken ongeschikt en onpraktisch te zijn voor bestuurders die in ploegen rijden. Daarom moet het voorschrift inzake de registratie van onderbrekingen worden aangepast aan de specifieke aard van vervoer dat wordt verricht door bestuurders die in ploegen rijden, met dien verstande dat de veiligheid van de bestuurder, noch de verkeersveiligheid daardoor in gevaar mogen worden gebracht.
- (8) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer van goederen, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd kunnen die perioden onnodig worden verlengd. Het is dus wenselijk de bepalingen inzake normale wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en volledig te worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Gezien de verschillen tussen personenvervoer- en goederenvervoer moet deze mogelijkheid niet van toepassing zijn op bestuurders die personenvervoer verrichten.
- (9) Iedere flexibiliteit in de planning van de rusttijden van bestuurders moet transparant en voorspelbaar zijn voor de bestuurder en mag op geen enkele wijze de verkeersveiligheid in gevaar brengen door hun vermoeidheid te verhogen of de arbeidsomstandigheden te verslechteren. Deze flexibiliteit mag daarom de huidige arbeidstijd van de bestuurder of de maximale tweewekelijkse rijtijd van de bestuurder niet wijzigen en moet aan strengere regels worden onderworpen wat de compensatie voor verkorte rusttijden betreft.
- (10) Om ervoor te zorgen dat er geen misbruik wordt gemaakt van deze flexibiliteit, is het essentieel de werkingssfeer daarvan duidelijke af te bakenen en tevens te voorzien in passende controlemaatregelen. Deze werkingssfeer moet daarom worden beperkt tot bestuurders die hun verkorte wekelijkse rusttijden in de referentieperiode buiten de lidstaten van de onderneming en buiten het land van de woonplaats van de bestuurder doorbrengen. Dit kan worden gecontroleerd door de tachograafgegevens langs de weg en ter plaatse bij de vervoersonderneming te raadplegen; deze bevatten immers de plaats van het begin en het einde van de rusttijd en informatie over individuele bestuurders.
- (11) Teneinde een doeltreffende handhaving te garanderen, is het van essentieel belang dat de bevoegde autoriteiten bij wegcontroles kunnen nagaan of de rij- en rusttijden naar behoren zijn nageleefd op de dag van de controle en tijdens de voorafgaande 56 dagen.
- (12) De snelle technologische vooruitgang leidt tot de geleidelijke automatisering van de rijsystemen, waarbij minder of geen directe inbreng van de bestuurder nodig is. Om deze veranderingen aan te pakken moet de huidige wetgeving — met inbegrip van de regelgeving inzake rij- en rusttijden — wellicht worden aangepast om de verkeersveiligheid en een gelijk speelveld te garanderen en de arbeidsomstandigheden te verbeteren, en om de Unie tegelijkertijd in staat te stellen de weg te bereiden voor nieuwe innovatieve technologieën en praktijken. De Commissie moet daarom een evaluatieverslag over het gebruik van autonome rijsystemen in de lidstaten indienen, onder meer de voordelen van autonome rijtechnologieën. Dat verslag dient, indien passend, vergezeld te gaan van een wetgevingsvoorstel.
- (13) Ter bevordering van sociale vooruitgang moet worden gespecificeerd waar de wekelijkse rusttijden kunnen worden genomen, zodat bestuurders hun rusttijd in passende omstandigheden kunnen doorbrengen. De kwaliteit van het verblijf is met name belangrijk tijdens de normale wekelijkse rusttijd, die de bestuurder buiten de cabine in een geschikt verblijf op kosten van de vervoersonderneming als werkgever moet doorbrengen. Om te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden en de veiligheid van bestuurders moet het vereiste worden verduidelijkt dat bestuurders over een kwalitatief hoogwaardig en gendervriendelijk verblijf kunnen beschikken als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.

- (14) Er moet tevens worden bepaald dat vervoersondernemingen het werk zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn en dat bestuurders ter compensatie van de verkorte wekelijkse rusttijden lange rusttijden kunnen genieten. De terugkeer moet zo worden georganiseerd dat een exploitatievestiging van de vervoersonderneming in haar lidstaat van vestiging of zijn woonplaats kan worden bereikt en de bestuurders zijn vrij te bepalen waar zij hun rusttijd willen doorbrengen. Om aan te tonen dat de vervoersonderneming haar verplichtingen inzake de organisatie van de regelmatige terugkeer nakomt, moet de vervoersonderneming gebruik kunnen maken van tachograafgegevens, het dienstrooster van de bestuurder of andere documentatie. Dergelijk bewijs moet in de bedrijfsruimte van de vervoersonderneming beschikbaar zijn om op verzoek van de met controle belaste autoriteiten te worden overlegd.
- (15) Terwijl de normale wekelijkse rusttijden en langere rusttijden niet in het voertuig of op een parkeerterrein kunnen worden genomen, maar alleen in geschikte accommodatie die eventueel grenst aan een parkeerterrein mogen worden genomen, is het van het grootste belang dat bestuurders veilige en beveiligde parkeerterreinen kunnen vinden die passende veiligheidsniveaus en passende faciliteiten bieden. De Commissie heeft reeds onderzocht hoe de ontwikkeling van parkeerterreinen van hoge kwaliteit, die ten minste aan de noodzakelijke minimumvereisten voldoen, kan worden aangemoedigd. De Commissie moet daarom normen ontwikkelen voor veilige en beveiligde parkeerterreinen. Deze normen moeten bijdragen tot de bevordering van parkeerterreinen van hoge kwaliteit. De normen kunnen worden herzien om de toegang tot alternatieve brandstoffen, in lijn met het beleid voor de ontwikkeling van deze infrastructuur, te verbeteren. Ook is het belangrijk dat parkeerterreinen vrij worden gehouden van ijs en sneeuw.
- (16) De veilige en beveiligde parkeerterreinen moeten worden onderworpen aan controleprocedures die volgens Unienormen moeten worden gecertificeerd. Die controleprocedures moeten er tegelijk voor zorgen dat de parkeerterreinen aan deze normen blijven voldoen. De Commissie moet daarom worden belast met het opstellen van een certificeringssysteem voor de ontwikkeling van veilige en beveiligde parkeerterreinen in de Unie.
- (17) Het is in het belang van de verkeersveiligheid en de handhaving dat alle bestuurders zich volledig bewust zijn van de regels op het gebied van rij- en rusttijden en van de gevaren van vermoeidheid. Eenvoudig toegankelijke informatie over beschikbare rustfaciliteiten is in dit verband van belang. Daarom moet de Commissie via een gebruikersvriendelijke website informatie over veilige en beveiligde parkeerterreinen aanbieden. Deze informatie moet actueel worden gehouden.
- (18) Om ervoor te zorgen dat parkeerterreinen steeds veilig en beveiligd zijn, moet de bevoegdheid aan de Commissie worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om de normen voor het dienstverleningsniveau in veilige en beveiligde parkeerterreinen te bepalen en de procedures om deze veiligheid en beveiliging te certificeren. 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⁽⁵⁾. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moet het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten ontvangen, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (19) De herziene TEN-V-richtsnoeren die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad⁽⁶⁾ voorzien in de aanleg van parkeerterreinen langs snelwegen op ongeveer 100 km afstand van elkaar, met parkeerplaatsen van een adequaat veiligheids- en beveiligingsniveau voor commerciële weggebruikers. Om de aanleg van passende parkeerinfrastructuur te versnellen en te bevorderen, is het van belang dat er voldoende mogelijkheden voor medefinanciering door de Unie beschikbaar zijn, overeenkomstig de huidige en toekomstige rechtshandelingen van de Unie waarin de voorwaarden voor die financiële steun zijn vastgelegd.
- (20) Bij een aanzienlijk deel van het wegvervoer binnen de Unie wordt voor een gedeelte van de rit gebruikgemaakt van veerboten of treinen. Voor dergelijk vervoer moeten daarom duidelijke, passende bepalingen betreffende rusttijden en onderbrekingen worden vastgesteld.

⁽⁵⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

⁽⁶⁾ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

- (21) Bestuurders worden soms geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden, waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van wekelijkse rusttijden te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken. Die uitzonderlijke omstandigheden zijn situaties die zich plots voordoen, en noch te vermijden noch te voorzien zijn, waarin het voor een korte tijd onverwachts onmogelijk wordt de bepalingen van deze verordening onverkort toe te passen. Dergelijke omstandigheden kunnen daarom niet systematisch worden aangevoerd om naleving van deze verordening te ontlopen. Om behoorlijke handhaving te waarborgen, moet de bestuurder de uitzonderlijke omstandigheden, die tot het afwijken van de regels geleid hebben, documenteren. Voorts moet worden gegarandeerd dat de rijtijd niet buitensporig wordt.
- (22) Om verschillen in handhaving te beperken en te voorkomen en de effectiviteit en de efficiëntie van grensoverschrijdende handhaving verder te verhogen, is het van cruciaal belang duidelijke regels op te stellen voor regelmatige administratieve samenwerking tussen de lidstaten.
- (23) De lidstaten moeten alle noodzakelijke maatregelen nemen om te waarborgen dat de nationale regels inzake sancties die van toepassing zijn op inbreuken op grond van Verordening (EG) nr. 561/2006 en Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad ⁽⁷⁾ op doeltreffende, evenredige en ontmoedigende wijze worden uitgevoerd. Het is belangrijk te zorgen dat beroepsbeoefenaars gemakkelijk toegang hebben tot informatie over de sancties die in elke lidstaat van toepassing zijn. De Europese Arbeidsautoriteit, die is opgericht bij Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁸⁾ kan deze toegang faciliteren, door de informatie beschikbaar te stellen via de Uniebrede website die fungeert als één portaal voor de toegang tot informatiebronnen en -diensten op Unieniveau en op nationaal niveau in alle officiële talen van de Unie, zoals vastgesteld bij Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁹⁾.
- (24) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van Verordening (EG) nr. 561/2006 te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de bepalingen van die verordening te verduidelijken en een gemeenschappelijke aanpak vast te stellen voor de toepassing en handhaving ervan. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾.
- (25) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om gedetailleerde bepalingen vast te stellen voor de eenvormige toepassing van de verplichting om te zorgen voor de registratie en de opslag van gegevens in verband met elke grensoverschrijding van het voertuig en activiteiten gedetailleerde bepalingen die nodig zijn voor de eenvormige toepassing van bepalingen inzake gegevens en functies, en de installatie van tachografen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011.
- (26) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, moeten de huidige en slimme tachograafsystemen volledig worden benut en moet de slimme tachograaf ook verplicht zijn voor lichte bedrijfsvoertuigen boven een bepaald gewicht en die internationaal vervoer verrichten voor rekening van derden. De functies van de tachograaf moeten daarom worden verbeterd om preciezere positionering mogelijk te maken.
- (27) Met het oog op de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving, de snelle ontwikkeling van nieuwe technologieën, de digitalisering in de economie van de Unie en de behoefte aan een gelijk speelveld voor bedrijven in het internationale wegvervoer, moet de overgangperiode voor de installatie van slimme tachografen in ingeschreven voertuigen worden bekort. Met behulp van slimme tachografen zullen controles eenvoudiger zijn, hetgeen het werk van nationale autoriteiten zal vergemakkelijken.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) Opdat bestuurders, ondernemers en controleautoriteiten zo spoedig mogelijk de voordelen van slimme tachografen genieten, waaronder de automatische registratie van grensoverschrijdingen, moet het bestaande voertuigenpark met deze toestellen worden uitgerust binnen een passende termijn na de inwerkingtreding van de gedetailleerde technische bepalingen. Een dergelijke termijn zal ervoor zorgen dat er voldoende tijd is voor de voorbereiding.
- (29) In voertuigen die niet met slimme tachografen zijn uitgerust, moet het overschrijden van de grenzen van de lidstaten in de tachograaf worden geregistreerd op de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens.
- (30) De registratie van activiteiten op de tachograaf is een belangrijk onderdeel van het werk van de bestuurder. Het is daarom van cruciaal belang dat bestuurders de passende opleiding krijgen over het gebruik van nieuwe mogelijkheden van tachografen die op de markt worden gebracht. Als werkgevers moeten de vervoersondernemingen de kosten in verband met deze opleiding voor hun rekening nemen.
- (31) Controleambtenaren die de naleving van de relevante Uniewetgeving in de wegvervoerssector controleren, kampen met problemen als gevolg van de verscheidenheid aan tachografen die in gebruik zijn en de verfijnde manipulatietechnieken die zich snel ontwikkelen. Dit speelt met name bij wegcontroles. Het is daarom van cruciaal belang dat de controleambtenaren een passende opleiding krijgen om ervoor te zorgen dat zij volledig bij zijn wat de meest recente technologische ontwikkelingen en manipulatietechnieken betreft.
- (32) Teneinde de vervoersondernemingen en controleautoriteiten minder te belasten wanneer een controlerend ambtenaar het zegel van de tachograaf voor controledoelinden verwijdert, moet worden toegestaan dat deze ambtenaar in welbepaalde goed gedocumenteerde omstandigheden de tachograaf opnieuw verzegelt.
- (33) Rekening houdend met de voortdurende technologische ontwikkelingen, bestudeert de Commissie de mogelijkheid om nieuwe technische oplossingen te ontwikkelen die dezelfde voordelen en veiligheid bieden als de slimme tachograaf, tegen dezelfde of lagere kosten.
- (34) Belangrijk is dat in derde landen gevestigde vervoersondernemingen bij het verrichten van wegvervoer op het grondgebied van de Unie, onderworpen zijn aan voorschriften die evenwaardig zijn aan de voorschriften van de Unie. De Commissie moet nagaan of dit beginsel op Unieniveau wordt toegepast en passende oplossingen voorstellen waarover in de context van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg ("AETR-overeenkomst") onderhandeld dient te worden.
- (35) Goederenvervoer verschilt van personenvervoer. De Commissie moet daarom evalueren of er passender regels kunnen worden voorgesteld voor personenvervoer, met name in het geval van ongeregeld vervoer als gedefinieerd in artikel 2, punt 4 van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹¹⁾.
- (36) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en de arbeidsvoorwaarden voor bestuurders in de Unie door het harmoniseren van de regels inzake rijtijden, pauzes en rusttijden in het wegvervoer en het harmoniseren van de regels betreffende het gebruik en de handhaving van tachografen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen van deze verordening 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 verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (37) Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 2, lid 1, wordt het volgende punt ingevoegd:

“a bis) met ingang van 1 juli 2026, van goederen in het internationale vervoer of bij cabotage, waarbij de toegestane maximummassa van het voertuig, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,5 ton bedraagt, of”.

⁽¹¹⁾ 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).

2) Artikel 3, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a bis) wordt vervangen door:

“a bis) voertuigen of een samenstel van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor:

i) het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, of

ii) voor het leveren van goederen die op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd,

en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden geleverd en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is en waarbij het vervoer niet voor rekening van derden gebeurt;”;

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

“h bis) voertuigen met een toegestane maximummassa, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, die worden gebruikt voor het vervoer van goederen, indien het vervoer niet wordt verzorgd voor rekening van derden, maar voor rekening van de onderneming of de bestuurder, en het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is van de persoon die het voertuig bestuurt;”.

3) Aan artikel 4 wordt het volgende punt toegevoegd:

“r) “niet-commercieel vervoer”: elk ander vervoer over de weg dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen directe of indirecte vergoeding wordt ontvangen en dat geen directe of indirecte inkomsten genereert voor de bestuurder van het voertuig of voor anderen en geen verband houdt met een beroeps- of handelsactiviteit.”.

4) In artikel 6 wordt lid 5 vervangen door:

“5. De bestuurder registreert als “andere werkzaamheden” alle tijd besteed volgens de omschrijving in artikel 4, onder e), en alle tijd die hij heeft besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze verordening vallen, en registreert alle perioden van “beschikbaarheid” volgens de definitie van artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG overeenkomstig artikel 34, lid 5, onder b), punt iii), van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad (*). Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

(*) 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).”.

5) Aan artikel 7 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning kan een onderbreking van 45 minuten nemen in een voertuig dat door een andere bestuurder wordt bestuurd, mits de bestuurder die de onderbreking neemt, de bestuurder die het voertuig bestuurt, niet behulpzaam is.”.

6) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 6 wordt vervangen door:

“6. Per periode van twee opeenvolgende weken neemt een bestuurder ten minste:

a) twee normale wekelijkse rusttijden, of

b) één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur.

Een wekelijkse rusttijd mag niet later beginnen dan aan het einde van zes perioden van 24 uur te rekenen vanaf het einde van de vorige wekelijkse rusttijd.

In afwijking van de eerste alinea mag een bestuurder die internationaal goederenvervoer verricht, buiten de lidstaat van vestiging twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden nemen, op voorwaarde dat de bestuurder in een willekeurige periode van vier opeenvolgende weken ten minste vier wekelijkse rusttijden neemt, waarvan er ten minste twee normale wekelijkse rusttijden zijn.

Voor de toepassing van dit lid wordt een bestuurder geacht internationaal vervoer te verrichten indien de bestuurder de twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden begint buiten de lidstaat van de vestiging van de werkgever en buiten het land van de woonplaats van de bestuurder.”;

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

“6 ter. Iedere reductie van wekelijkse rusttijden wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc moet worden genomen.

Indien twee verkorte wekelijkse rusttijden overeenkomstig de derde alinea van lid 6 opeenvolgend worden genomen, wordt de volgende wekelijkse rusttijd voorafgegaan door een rusttijd ter compensatie van die twee verkorte wekelijkse rusttijden.”;

c) lid 8 wordt vervangen door:

“8. De normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden, mogen niet in een voertuig worden genomen. Zij worden genomen in een passend gastvrij verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen.

Eventuele kosten voor het verblijf buiten het voertuig worden door de werkgever gedekt.”;

d) het volgende lid wordt ingevoegd:

“8 bis. Vervoersondernemingen plannen het werk van de bestuurders zodanig dat zij binnen elke periode van vier opeenvolgende weken kunnen terugkeren naar de exploitatievestiging van de werkgever waar de bestuurder normaal gesproken gestationeerd is en waar zijn normale wekelijkse rusttijd begint in de lidstaat van vestiging van de werkgever, of naar zijn woonplaats, zodat hij ten minste één normale wekelijkse rusttijd of een wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd kan nemen.

Indien de bestuurder echter twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen overeenkomstig lid 6, plant de vervoersonderneming het werk van de bestuurder zodanig dat de bestuurder vóór het begin van de normale wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die ter compensatie wordt genomen, kan terugkeren.

De onderneming licht toe hoe zij die verplichting vervult en houdt de documentatie bij op haar zetel om deze op verzoek ter beschikking te kunnen stellen van de controleautoriteiten.”;

e) het volgende lid wordt toegevoegd:

“10. Uiterlijk 21 augustus 2022 beoordeelt de Commissie of meer passende regels kunnen worden vastgesteld ten aanzien van bestuurders die ongeregeld personenvervoer verrichten, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1073/2009, en brengt daarvan verslag uit aan het Parlement en aan de Raad.”.

7) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 8 bis

1. De Commissie zorgt ervoor dat informatie over veilige en beveiligde parkeerterreinen gemakkelijk toegankelijk is voor bestuurders die goederen- en personenvervoer over de weg verrichten. De Commissie publiceert een lijst van alle parkeerterreinen die zijn gecertificeerd, teneinde de bestuurders op adequate wijze het volgende te kunnen bieden:

— detectie en voorkoming van binnendringing;

- verlichting en zichtbaarheid;
- aanspreekpunten en procedures bij noodgevallen;
- gendervriendelijke sanitaire voorzieningen;
- opties voor het aankopen van voedsel en drank;
- aansluitpunten voor communicatie;
- stroomvoorziening.

De lijst van dergelijke parkeerterreinen wordt beschikbaar gesteld op één officiële website die geregeld wordt bijgewerkt.

2. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 23 bis gedelegeerde handelingen vast om meer gedetailleerde normen op te stellen met betrekking tot het dienstverleningsniveau en de beveiliging met betrekking tot de in lid 1 vermelde terreinen en betreffende de procedures voor de certificering van parkeerterreinen.

3. Alle gecertificeerde parkeerterreinen kunnen aangeven dat zij volgens de normen en procedures van de Unie zijn gecertificeerd.

Overeenkomstig artikel 39, lid 2, onder c), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad (*) moedigen de lidstaten het aanleggen van parkeergelegenheid voor het commerciële wegverkeer aan.

4. Uiterlijk 31 december 2024 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de beschikbaarheid van geschikte rustfaciliteiten voor bestuurders en van beveiligde parkeerfaciliteiten, evenals over de aanleg van veilige en beveiligde parkeerterreinen, die gecertificeerd zijn overeenkomstig de in lid 2 bedoelde gedelegeerde handelingen. In dat verslag kunnen maatregelen worden opgesomd om het aantal en de kwaliteit van veilige en beveiligde parkeerterreinen te verhogen.

(*) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1)."

8) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. In afwijking van artikel 8 mag, wanneer een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en op voorwaarde dat hij een normale dagelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd neemt, die rusttijd hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten die samen niet langer dan één uur duren. Tijdens die normale dagelijkse rusttijd of verkorte wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een slaapcabine, bed of slaapbank.

Wat de normale wekelijkse rusttijden betreft, geldt die afwijking alleen voor veerboot- of treinreizen indien:

- a) de geplande reis ten minste 8 uur zal duren, en
- b) de bestuurder toegang heeft tot een slaapcabine op de veerboot of de trein."

b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Tijd besteed om te reizen naar een plaats om controle te nemen over een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, of om terug te keren van deze plaats, wanneer het voertuig zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt niet geteld als rust of een onderbreking, tenzij de bestuurder reist met een veerboot of trein en een bed of slaapcabine ter beschikking heeft."

- 9) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 9 bis

Uiterlijk 31 december 2025 stelt de Commissie een verslag op met een beoordeling van het gebruik van autonome rijsystemen in de lidstaten. In dat verslag wordt bijzondere aandacht besteed aan de mogelijke gevolgen van deze systemen voor de rij- en rusttijden, en dient zij dit in bij het Europees Parlement en de Raad. Dat verslag gaat zo nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel ter wijziging van deze verordening.”.

- 10) Artikel 10, lid 1, wordt vervangen door:

“1. Een vervoersonderneming mag bestuurders die zij in dienst heeft of die haar ter beschikking zijn gesteld, niet betalen, zelfs niet in de vorm van premies of loontoeslagen, naargelang de afgelegde afstand, de leveringssnelheid en/of de hoeveelheid vervoerde goederen indien dergelijke betalingen van die aard zijn de verkeersveiligheid in gevaar te brengen en/of inbreuken op deze verordening aan te moedigen.”.

- 11) Aan artikel 12 worden de volgende alinea's toegevoegd:

“Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, mag de bestuurder in uitzonderlijke omstandigheden ook afwijken van artikel 6, leden 1 en 2, en artikel 8, lid 2, door de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal één uur te overschrijden om de exploitatievestiging van de werkgever of zijn woonplaats te kunnen bereiken voor het nemen van een wekelijkse rusttijd.

De bestuurder mag, onder dezelfde omstandigheden, de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal twee uur overschrijden, op voorwaarde dat onmiddellijk vóór het extra rijden een aaneengesloten onderbreking van 30 minuten is genomen, om de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats van de bestuurder te bereiken met het oog op het nemen van een normale wekelijkse rusttijd.

De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op de bestemming of op de geschikte stopplaats de reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

Iedere verlenging van de rijtijd wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust, die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc in combinatie met een rusttijd moet worden genomen.”.

- 12) In artikel 13 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:

- a) punt e) wordt vervangen door:

“e) voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op eilanden of regio's die geïsoleerd zijn van de rest van het nationale grondgebied met een oppervlakte van maximaal 2 300 km² en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen, en die niet grenzen aan een andere lidstaat;”;

- b) de volgende punten worden ingevoegd:

“q) voertuigen of samenstellen van voertuigen die bouwmachines vervoeren voor een bouwbedrijf binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming, op voorwaarde dat het besturen van de voertuigen niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

r) voertuigen die worden gebruikt voor de levering van stortklaar beton.”.

- 13) In artikel 14 wordt lid 2 vervangen door:

“2. In dringende gevallen kunnen de lidstaten onder uitzonderlijke omstandigheden voor een periode van ten hoogste 30 dagen een tijdelijke uitzondering toestaan, die naar behoren wordt gemotiveerd en onmiddellijk ter kennis van de Commissie wordt gebracht. De Commissie maakt deze informatie onmiddellijk bekend op een openbare website.”.

14) Artikel 15 wordt vervangen door:

“Artikel 15

De lidstaten zorgen ervoor dat bestuurders van de in artikel 3, onder a), omschreven voertuigen onder de toepassing vallen van nationale regels die een adequate bescherming bieden in de vorm van toegestane rijtijden en voorgeschreven onderbrekingen en rusttijden. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de relevante nationale regels die op dergelijke bestuurders van toepassing zijn.”.

15) In artikel 16, lid 3, wordt punt a) vervangen door:

- “a) alle in lid 2 genoemde gegevens bevatten voor een periode die minimaal de dag van controle en de voorgaande 56 dagen beslaat; die gegevens moeten met regelmatige tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan één maand, worden bijgewerkt;”.

16) In artikel 19 wordt lid 1 vervangen door:

“1. De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties voor inbreuken op deze verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Die sancties dienen doeltreffend en in verhouding met de ernst van de inbreuken te zijn, zoals vermeld in bijlage III bij Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad (*), evenals een afschrikkende werking te hebben en niet-discriminerend te zijn. Geen enkele inbreuk op deze verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014 mag aan meer dan één sanctie of procedure onderworpen worden. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van deze regels en maatregelen, samen met de op nationaal niveau gekozen methode en criteria voor de beoordeling van de evenredigheid. De lidstaten delen eventuele latere wijzigingen die van invloed zijn op de bepalingen onmiddellijk mee. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van deze regels en maatregelen en van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie zorgt ervoor dat deze informatie in alle officiële talen van de Unie wordt bekendgemaakt op een speciale openbare website met gedetailleerde informatie over dergelijke sancties die van toepassing zijn in de lidstaten van de Unie.

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

17) Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De lidstaten werken nauw met elkaar samen en verlenen elkaar onverwijld wederzijdse bijstand om de consequente uitvoering en de doeltreffende handhaving van deze verordening te bevorderen, overeenkomstig de vereisten van artikel 8 van Richtlijn 2006/22/EG.”;

b) aan lid 2 wordt het volgende punt toegevoegd:

- “c) andere specifieke punten, onder meer de risicoclassificatie van de onderneming, die gevolgen kunnen hebben voor de naleving van deze verordening.”;

c) de volgende leden worden ingevoegd:

“3 bis. Voor de uitwisseling van informatie in het kader van deze verordening gebruiken de lidstaten het orgaan voor intracommunautaire contacten dat is aangewezen overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2006/22/EG.

3 ter. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand zijn kosteloos.”.

18) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 23 bis

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 8 bis bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een periode van vijf jaar vanaf 20 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 8 bis 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. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie 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, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 8 bis 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 hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar 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”.

19) In artikel 24 wordt lid 2 vervangen door:

“2. Indien naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*) van toepassing.

2 bis. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 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).”.

20) Artikel 25, lid 2, wordt vervangen door:

“2. In de gevallen bedoeld in lid 1, onder b), stelt de Commissie uitvoeringshandelingen inzake de gemeenschappelijke aanpak vast.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2 bis, bedoelde onderzoeksprocedure.”.

Artikel 2

Verordening (EU) nr. 165/2014 wordt als volgt gewijzigd:

1) In artikel 1, lid 1, wordt de eerste alinea vervangen door:

“1. Deze verordening bepaalt de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt om de naleving te verifiëren van Verordening (EG) nr. 561/2006, Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 (*), (EG) nr. 1072/2009 (**), (EG) nr. 1073/2009 (***) van het Europees Parlement en de Raad, en Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad (****), en Richtlijnen 92/6/EEG (*****) en 92/106/EEG (*****) van de Raad en, voor wat de detachering van werknemers in het wegvervoer betreft, Richtlijnen 96/71/EG (*****), 2014/67/EU (******) en (EU) 2020/1057 (*****) van het Europees Parlement en de Raad.

-
- (*) 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).
- (**) 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).
- (***) 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).
- (****) 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).
- (*****) Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27).
- (*****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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 (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 49).”

2) In artikel 3 wordt lid 4 vervangen door:

“4. Uiterlijk drie jaar na het einde van het jaar van inwerkingtreding van de in artikel 11, tweede alinea, genoemde gedetailleerde bepalingen, worden de volgende categorieën voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt, voorzien van een slimme tachograaf zoals bepaald in de artikelen 8, 9 en 10 van deze verordening:

- a) voertuigen uitgerust met een analoge tachograaf;
- b) voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf die voldoet aan de specificaties van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, die tot en met 30 september 2011 van toepassing waren;
- c) voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf die voldoet aan de specificaties van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, die sinds 1 oktober 2011 van toepassing zijn, en
- d) voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf die voldoet aan de specificaties van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, die sinds 1 oktober 2012 van toepassing zijn.

4 bis. Uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, tweede alinea, genoemde gedetailleerde bepalingen, worden voertuigen uitgerust met een slimme tachograaf die voldoet aan bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie (*), die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt, voorzien van een slimme tachograaf zoals bepaald in de artikelen 8, 9 en 10 van deze verordening.

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie van 18 maart 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van tachografen en tachograafonderdelen (PB L 139 van 26.5.2016, blz. 1).".

3) In artikel 4, lid 2, wordt na het vierde streepje het volgende streepje ingevoegd:

“— beschikken over voldoende geheugencapaciteit om alle gegevens op te slaan die krachtens deze verordening vereist zijn;”.

4) Artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

Gegevensbescherming

1. De lidstaten zien erop toe dat persoonsgegevens in het kader van deze verordening alleen worden verwerkt om te controleren of voldaan wordt aan deze verordening en aan Verordeningen (EG) nr. 561/2006, (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009, (EG) nr. 1073/2009, Richtlijnen 2002/15/EG, 92/6/EEG en 92/106/EEG en voor wat de detachering van werknemers in het wegvervoer betreft, Richtlijnen 96/71/EG, 2014/67/EU en (EU) 2020/1057.

2. De lidstaten zien er met name op toe dat persoonsgegevens worden beschermd tegen ander gebruik dan het gebruik dat strikt verbonden is met de in lid 1 vermelde Unierechtshandelingen met betrekking tot:

- a) het gebruik van een wereldwijd navigatiesatellietsysteem (GNSS) voor de registratie van locatiegegevens, als bedoeld in artikel 8;
- b) het gebruik van telecommunicatie voor controledoeleinden, als bedoeld in artikel 9; het gebruik van tachografen met een interface, als bedoeld in artikel 10, de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten, als bedoeld in artikel 31, en in het bijzonder grensoverschrijdende uitwisseling van die gegevens met derde landen, en
- c) de registratie van gegevens door vervoersondernemingen zoals bedoeld in artikel 33.

3. Digitale tachografen worden zodanig ontworpen dat de privacy wordt gegarandeerd. Alleen de gegevens die nodig zijn voor de in lid 1 vermelde doeleinden worden verwerkt.

4. Eigenaren van voertuigen, vervoersondernemingen en elke andere betrokken entiteit nemen, indien van toepassing, de toepasselijke voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens in acht.”.

5) In artikel 8 wordt lid 1 vervangen door:

“1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de wetgeving in kwestie wordt de positie van het voertuig automatisch geregistreerd op onderstaande plaatsen of op de dichtstbijzijnde plaats waar er een satelliet signaal is:

- de plaats van het begin van de dagelijkse werktijd;
- telkens wanneer het voertuig de grens van een lidstaat overschrijdt;
- telkens wanneer laad- of losactiviteiten met betrekking tot het voertuig worden verricht;
- om de drie uur bij elkaar opgetelde rijtijd, en
- de plaats van het einde van de dagelijkse werktijd.

Om de controle op de naleving door de controleautoriteiten te vergemakkelijken, registreert de slimme tachograaf ook of het voertuig voor goederen- of personenvervoer is gebruikt, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 561/2006.

Daartoe worden voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd 36 maanden na de inwerkingtreding van de gedetailleerde bepalingen als bedoeld in lid 1, uitgerust met een tachograaf die verbonden is met een positioneringsstelsel op basis van satellietnavigatie.

De in de eerste alinea, tweede en derde streepje, en in de tweede alinea bedoelde registratie van de grensoverschrijding en extra activiteiten geldt echter voor voertuigen die in een lidstaat voor het eerst werden ingeschreven meer dan twee jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, tweede zin, bedoelde gedetailleerde bepalingen, onverminderd de verplichting bepaalde voertuigen overeenkomstig artikel 3, lid 4, achteraf van een tachograaf te voorzien.”.

6) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Drie jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, bedoelde gedetailleerde bepalingen, rusten de lidstaten hun controleautoriteiten in passende mate uit met apparatuur voor vroegtijdige detectie op afstand die noodzakelijk is om de in dit artikel bedoelde gegevensoverdracht mogelijk te maken, met inachtneming van hun specifieke handhavingsvoorschriften en -strategieën. Tot die tijd mogen de lidstaten beslissen of zij hun controleautoriteiten met dergelijke apparatuur voor vroegtijdige detectie op afstand uitrusten.”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. De in lid 1 bedoelde communicatieverbinding met de tachograaf wordt uitsluitend tot stand gebracht door toedoen van het apparaat van de controleautoriteiten. Het apparaat wordt beveiligd om de gegevensintegriteit en de legitimatie van het registratie- en controleapparaat te garanderen. De toegang tot de uitgewisselde gegevens wordt beperkt tot controleautoriteiten die gemachtigd zijn inbreuken op de in artikel 7, lid 1, vermelde rechtshandelingen van de Unie en deze verordening te controleren, en tot werkplaatsen voor zover het noodzakelijk is te controleren of de tachograaf goed functioneert.”;

c) aan lid 4 wordt het volgende streepje toegevoegd:

“— overschrijding van de maximale rijtijd.”.

7) Aan artikel 10 wordt het volgende lid toegevoegd:

“Tachografen van voertuigen die voor het eerst in een lidstaat worden ingeschreven meer dan twee jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, tweede alinea, bedoelde gedetailleerde bepalingen, worden uitgerust met de in lid 1 bedoelde interface.”.

8) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) de eerste alinea wordt vervangen door:

“Om te waarborgen dat de slimme tachografen voldoen aan de beginselen en vereisten van deze verordening stelt de Commissie, via uitvoeringshandelingen, gedetailleerde bepalingen vast die nodig zijn voor de eenvormige uitvoering van de artikelen 8, 9 en 10, maar geen bepalingen die de registratie van aanvullende gegevens door de tachograaf mogelijk maken.

Uiterlijk 21 augustus 2021 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen voor de eenvormige toepassing van de verplichting om te zorgen voor de registratie en de opslag van gegevens in verband met elke grensoverschrijding van het voertuig en activiteiten als bedoeld in artikel 8, lid 1, tweede en derde streepje, en in artikel 8, lid 1, tweede alinea.

Uiterlijk 21 februari 2022 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen die nodig zijn voor de eenvormige toepassing van voorschriften inzake gegevens en functies, met inbegrip van de artikelen 8, 9 en 10 van deze verordening, en de installatie van tachografen voor voertuigen als bedoeld in artikel 2, lid 1, onder a bis), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.”;

b) in de tweede alinea wordt de aanhef vervangen door:

“Voor de gedetailleerde bepalingen als bedoeld in de eerste, tweede en derde alinea’s van dit artikel geldt:”.

9) In artikel 22, lid 5, worden de derde en de vierde alinea vervangen door:

“De verwijderde of verbroken verzegelingen worden door een erkende installateur of werkplaats zonder onnodige vertraging en binnen zeven dagen vanaf de verwijdering of verbreking ervan, vervangen. Wanneer de zegels voor controledoeleinden zijn verwijderd of verbroken, kunnen zij zonder onnodige vertraging worden vervangen door een controlerend ambtenaar die is uitgerust met verzegelingsapparatuur en een uniek speciaal merkteken.

Wanneer een controlerend ambtenaar een verzegeling verwijdert, wordt de controlekaart in de tachograaf ingebracht vanaf de verwijdering van de verzegeling tot de voltooiing van de inspectie, ook wanneer een nieuwe verzegeling wordt aangebracht. De controlerend ambtenaar verschaft een schriftelijke verklaring die minstens de volgende informatie bevat:

- het voertuigidentificatienummer;
- de naam van de ambtenaar;
- de controleautoriteit en de lidstaat;
- het nummer van de controlekaart;
- het nummer van de verwijderde verzegeling;
- de datum en het tijdstip waarop de verzegeling is verwijderd;
- het nummer van de nieuwe verzegeling, indien de controlerend ambtenaar een nieuwe verzegeling heeft aangebracht.

Voordat de verzegelingen worden vervangen, wordt de tachograaf door een erkende werkplaats gecontroleerd en geijkt, behalve wanneer een verzegeling voor controledoeleinden is verwijderd of verbroken en door een controlerend ambtenaar is vervangen.”.

10) Aan artikel 26 wordt het volgende lid ingevoegd:

“7 bis. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van afgifte kunnen een bestuurder ertoe verplichten de bestuurderskaart door een nieuwe te vervangen indien dit noodzakelijk is om aan de toepasselijke technische specificaties te voldoen.”.

11) Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Voor iedere dag dat hij rijdt, vanaf het tijdstip waarop hij het voertuig overneemt, gebruikt de bestuurder registratiebladen of bestuurderskaarten. Het registratieblad of de bestuurderskaart wordt niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen, tenzij dit anderszins is toegestaan of noodzakelijk is om na een grensoverschrijding het landsymbool in te voeren. Het registratieblad of de bestuurderskaart mag niet worden gebruikt voor een langere periode dan die waarvoor het blad of de kaart bestemd is.”;

b) lid 5, onder b), wordt als volgt gewijzigd:

i) punt iv) wordt vervangen door:

“iv) onder het teken : onderbrekingen, rust, jaarlijks verlof of ziekteverlof;”;

ii) het volgende punt wordt toegevoegd:

“v) onder het teken voor “veerboot/trein”: Naast het teken : de op een veerboot of trein doorgebrachte rusttijd als vereist in artikel 9 van Verordening (EG) nr. 561/2006.”;

c) in lid 6 wordt het volgende punt toegevoegd:

“f) het symbool van het land waar de werkperiode van de dag respectievelijk is begonnen en geëindigd. De bestuurder vermeldt ook het symbool van het land dat hij binnenrijdt nadat hij een grens van een lidstaat heeft overschreden, bij het begin van zijn eerste stop in die lidstaat. Die eerste stop wordt gemaakt bij de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Wanneer de overschrijding van de grens van een lidstaat plaatsvindt op een veerboot of een trein, vermeldt de bestuurder het landsymbool aan de haven of het station van aankomst.”;

d) lid 7 wordt vervangen door:

“7. De bestuurder vermeldt in de digitale tachograaf het symbool van het land waar de werkperiode van de dag respectievelijk is begonnen en geëindigd.

Met ingang van 2 februari 2022 vermeldt de bestuurder ook het symbool van het land dat hij binnenrijdt nadat hij een grens van een lidstaat heeft overschreden, bij het begin van zijn eerste stop in die lidstaat. Die eerste stop wordt gemaakt bij de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Wanneer de overschrijding van de grens van een lidstaat plaatsvindt op een veerboot of een trein, vermeldt de bestuurder het landsymbool aan de haven of het station van aankomst.

Een lidstaat kan de bestuurder van voertuigen die op zijn grondgebied binnenlands vervoer verrichten echter verplichten bij het landsymbool nadere geografische gegevens te verstrekken, mits deze nadere geografische gegevens door de betrokken lidstaat vóór 1 april 1998 aan de Commissie zijn meegedeeld.

De bestuurder is niet verplicht de gegevens bedoeld in de eerste alinea in te voeren als de tachograaf overeenkomstig artikel 8 de locatiegegevens automatisch registreert.”.

12) Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt i) wordt vervangen door:

“i) de registratiebladen van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen;”;

ii) punt iii) wordt vervangen door:

“iii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen.”;

b) in lid 2 wordt punt ii) vervangen door:

“ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen.”.

Artikel 3

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

Artikel 1, punt 15, en artikel 2, punt 12, zijn echter van toepassing met ingang van 31 december 2024.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 juli 2020.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

D.M. SASSOLI

Voor de Raad

De voorzitter

J. KLOECKNER

VERORDENING (EU) 2020/1055 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 15 juli 2020****houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector**

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 ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Uit de ervaring met de uitvoering van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 ⁽⁴⁾ en (EG) nr. 1072/2009 ⁽⁵⁾ van het Europees Parlement en de Raad is gebleken dat de regels in die verordeningen op een aantal punten kunnen worden verbeterd.
- (2) Tenzij anders bepaald in nationale wetgeving, zijn de regels inzake toegang tot het beroep van wegvervoerder tot dusver niet van toepassing op ondernemingen die uitsluitend vervoersactiviteiten uitvoeren met motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen die dat maximum niet overschrijden. Het aantal van dergelijke ondernemingen, zowel op de nationale als internationale vervoersmarkten, stijgt. Ten gevolge daarvan hebben verscheidene lidstaten besloten de regels inzake toegang tot het beroep van wegvervoerder, zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 1071/2009 toe te passen op die ondernemingen. Teneinde eventuele mazen te dichten en aan de hand van gemeenschappelijke regels te zorgen voor een minimumniveau van professionalisering van de sector die uitsluitend voor goederenvervoer bestemde motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton gebruikt, en aldus de concurrentievoorwaarden tussen alle wegvervoerondernemers dichter bij elkaar te brengen, moet die verordening worden gewijzigd. De eisen voor toegang tot het beroep moeten verplicht worden gesteld voor ondernemers die voor internationaal vervoer motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen gebruiken die uitsluitend voor goederenvervoer bestemd zijn en die een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton hebben.
- (3) Op grond van Verordening (EG) nr. 1072/2009 zijn bepaalde internationale goederenvervoersactiviteiten vrijgesteld van een communautaire vergunning voor toegang tot de Europese markt voor goederenvervoer over de weg. In het kader van de organisatie van die markt moeten ondernemingen voor goederenvervoer over de weg die goederen vervoeren in motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van ten hoogste 2,5 ton, worden vrijgesteld van een communautaire vergunning of andere vervoersvergunning.
- (4) Hoewel voertuigen met een toelaatbare maximummassa onder een bepaalde drempel zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009, biedt die verordening de lidstaten de mogelijkheid om alle of een deel van de bepalingen daarvan op zulke voertuigen toe te passen.
- (5) Op dit ogenblik hebben de lidstaten het recht om, naast de in Verordening (EG) nr. 1071/2009 bepaalde voorwaarden, nog andere voorwaarden voor de toegang tot het beroep van wegvervoerder op te leggen. Deze mogelijkheid bleek niet noodzakelijk om te reageren op dringende behoeften en heeft op het gebied van de toegang verschillen doen ontstaan. Ze moet derhalve worden geschrapt.

⁽¹⁾ PB C 197 van 8.6.2018, blz. 38.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 57.

⁽³⁾ 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 153 van 7.5.2020, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 9 juli 2020 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ 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 wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Om het verschijnsel van de zogenoemde “brievenbusondernemingen” te bestrijden en eerlijke concurrentie en een gelijk speelveld op de interne markt te garanderen, is het noodzakelijk ervoor te zorgen dat wegvervoerondernemingen die in een lidstaat zijn gevestigd, werkelijk en duurzaam in die lidstaat aanwezig zijn en hun vervoersactiviteiten vanuit die lidstaat uitvoeren. In het licht van de opgedane ervaring moeten de bepalingen inzake het bestaan van een werkelijke en duurzame vestiging dan ook worden verduidelijkt en verscherpt, waarbij het opleggen van onevenredige administratieve lasten moet worden vermeden.
- (7) De werkelijke en duurzame aanwezigheid in de lidstaat van vestiging moet met name vereisen dat de onderneming vervoersactiviteiten verricht met de adequate technische voorzieningen die zich in die lidstaat bevinden.
- (8) Verordening (EG) nr. 1071/2009 eist dat ondernemingen hun werkzaamheden daadwerkelijk en ononderbroken verrichten, met de adequate technische voorzieningen en apparatuur in een exploitatievestiging die zich in de lidstaat van vestiging bevindt, en staat aanvullende eisen op nationaal niveau toe, met als meest gebruikelijke het vereiste om in de lidstaat van vestiging parkeerplaatsen ter beschikking te hebben. Deze, ongelijk toegepaste, vereisten volstonden echter niet om tot een reële band met die lidstaat te komen en zodoende brievenbusondernemingen doeltreffend te bestrijden en het risico op systematische cabotage en nomadische bestuurders, georganiseerd door een onderneming waarheen de voertuigen niet terugkeren, te beperken. Aangezien voor het verzekeren van de goede werking van de interne markt op het gebied van vervoer specifieke regels inzake het recht van vestiging en het verrichten van diensten nodig kunnen zijn, is het passend de vestigingsvereisten verder te harmoniseren en in de lidstaat van vestiging de vereisten inzake de aanwezigheid van de door de vervoerondernemer gebruikte voertuigen te versterken. Het vaststellen van een duidelijk minimuminterval binnen hetwelk het voertuig moet terugkeren, draagt er ook toe bij dat deze voertuigen op de juiste wijze met de technische voorzieningen in de lidstaat van vestiging kunnen worden onderhouden en vereenvoudigt controles.

Deze terugkeercyclus moet worden gelijkgetrokken met de krachtens Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad⁽⁶⁾ op de vervoersonderneming rustende verplichting haar activiteiten zo te organiseren dat de bestuurder ten minste om de vier weken naar huis kan terugkeren, zodat aan beide verplichtingen kan worden voldaan doordat de bestuurder samen met zijn voertuig ten minste elke tweede cyclus van vier weken terugkeert. Deze synchronisatie versterkt het recht van de bestuurder om terug te keren en vermindert het risico dat het voertuig alleen maar moet terugkeren om aan deze nieuwe vestigingseis te voldoen. De verplichting om naar de lidstaat van vestiging terug te keren, mag echter niet vereisen dat in de lidstaat van vestiging een welbepaald aantal vervoersactiviteiten wordt verricht of dat de ondernemers anderszins wordt beperkt om op de hele interne markt diensten te verrichten.

- (9) Aangezien de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer afhankelijk is van de betrouwbaarheidsstatus van de desbetreffende onderneming, is verduidelijking nodig ten aanzien van de personen met wiens gedragingen rekening moet worden gehouden, de administratieve procedures die moeten worden gevolgd en de wachttijden voor het herstel van de betrouwbaarheidsstatus als een vervoersmanager deze heeft verloren.
- (10) Aangezien schendingen van nationale belastingregels een aanzienlijk effect kunnen hebben op de eerlijke concurrentie op de wegvervoersmarkt, moeten dergelijke schendingen worden toegevoegd aan de punten die relevant zijn voor de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus.
- (11) Aangezien ernstige schendingen van de regels van de Unie betreffende de detachering van werknemers in het wegvervoer, cabotage en de wetgeving inzake contractuele verplichtingen, een aanzienlijk effect kunnen hebben op de eerlijke concurrentie op de wegvervoersmarkt en de sociale bescherming van werknemers, moeten dergelijke schendingen worden toegevoegd aan de punten die relevant zijn voor de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus.
- (12) Gezien het belang van eerlijke concurrentie op de interne markt, moet met dergelijke inbreuken op de regels van de Unie, ook met regels inzake toegang tot de markt zoals cabotageregels, rekening worden gehouden bij de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus van vervoersmanagers en vervoerondernemingen. De voorwaarden waaronder aan de Commissie bevoegdheden worden verleend om de ernst van de relevante schendingen te definiëren, moeten dienovereenkomstig worden verduidelijkt.
- (13) Nationale bevoegde autoriteiten hebben problemen ondervonden om de documenten te identificeren die ondernemingen kunnen indienen om hun financiële draagkracht aan te tonen, met name wanneer die ondernemingen geen gecertificeerde jaarrekeningen hebben. De regels inzake de bewijzen die moeten worden ingediend om de financiële draagkracht aan te tonen, moeten worden verduidelijkt.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) Ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die uitsluitend voor goederenvervoer zijn bestemd, voor internationaal vervoer worden gebruikt en een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton hebben, moeten een minimale financiële draagkracht hebben teneinde te garanderen dat zij over de middelen beschikken om hun activiteiten op stabiele en duurzame basis te verrichten. Aangezien de activiteiten die met die voertuigen worden verricht meestal in omvang beperkt zijn, moeten de overeenkomstige eisen inzake financiële draagkracht echter minder streng zijn dan die welke van toepassing zijn op ondernemers die gebruikmaken van voertuigen die het bovenvermelde maximum overschrijden. Bij het bepalen van de vereiste financiële draagkracht moet rekening worden gehouden met samenstellen van voertuigen. De bevoegde autoriteit moet het hogere niveau van financiële vereisten toepassen indien de toelaatbare maximummassa van het samenstel van voertuigen meer dan 3,5 ton bedraagt.
- (15) Teneinde hoge normen voor ondernemingen te handhaven en tot stand te brengen zonder negatieve gevolgen voor de interne markt voor wegvervoer te veroorzaken, moet het de lidstaten worden toegestaan de financiële vereisten inzake het gebruik van zware voertuigen ook voor voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton toe te passen op op hun grondgebied gevestigde ondernemingen.
- (16) Teneinde te zorgen voor een betrouwbare wegvervoersector en de schuldvordering voor publiekrechtelijke instanties te verbeteren, moeten de lidstaten kunnen vereisen dat wordt voldaan aan betalingsverplichtingen ten aanzien van openbare entiteiten, zoals btw-schulden en socialezekerheidsbijdragen, en kunnen bepalen dat ondernemingen niet het voorwerp vormen van procedures ter bescherming van hun vermogen.
- (17) De informatie over vervoerders in de nationale elektronische registers moet zo volledig en actueel mogelijk zijn teneinde de bevoegde nationale autoriteiten die de regels ter zake toepassen, een voldoende overzicht te bieden van de onderzochte ondernemers. Met name informatie over het registratiekenteken van de voertuigen waarover de ondernemer beschikt en de risicoclassificatie van de ondernemer moeten betere nationale en grensoverschrijdende handhaving van de bepalingen van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 mogelijk maken. De regels betreffende het nationale elektronische register moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (18) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om onder meer de technische procedures voor de elektronische raadpleging van de nationale elektronische registers van de andere lidstaten aan te nemen. Dit kan procedures omvatten die noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteiten tijdens wegcontroles toegang hebben tot de geharmoniseerde risicoclassificatie van een onderneming uit hoofde van artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁷⁾. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁸⁾.
- (19) De definitie van de zwaarste inbreuken op de dagelijkse rijtijd, zoals vastgesteld in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 1071/2009, spoort niet met de bestaande toepasselijke bepaling van Verordening (EG) nr. 561/2006. Dit verschil leidt tot onzekerheid en uiteenlopende praktijken tussen nationale autoriteiten, wat op zijn beurt leidt tot problemen met de handhaving van de regels in kwestie. Die definitie moet derhalve worden verduidelijkt om de samenhang tussen de twee verordeningen te garanderen.
- (20) De regels betreffende nationaal vervoer dat in een lidstaat van ontvangst door niet-ingezeten vervoerders op tijdelijke basis wordt verricht ("cabotage"), moeten duidelijk, eenvoudig en gemakkelijk te handhaven zijn, met behoud van het tot dusver bereikte niveau van liberalisering.
- (21) Cabotage moet helpen de benuttingsgraad van zware bedrijfsvoertuigen te verhogen en het aantal lege ritten te verminderen, en moet worden toegestaan zolang zij niet zodanig wordt verricht dat ze een permanente of ononderbroken activiteit in de betrokken lidstaat wordt. Opdat cabotage niet zodanig wordt verricht dat zij een permanente of ononderbroken activiteit wordt, mogen vervoerders gedurende een bepaalde termijn na een periode van cabotage geen cabotage in dezelfde lidstaat verrichten.

⁽⁷⁾ 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 (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

⁽⁸⁾ 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).

- (22) Terwijl de verdere liberalisering die is ingesteld bij artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad ⁽⁹⁾ ten opzichte van cabotage in het kader van Verordening (EG) nr. 1072/2009 bevorderlijk is geweest voor het gecombineerd vervoer en, in beginsel, moet worden gehandhaafd, moet ervoor worden gezorgd dat er geen misbruik van wordt gemaakt. De ervaring leert dat deze bepaling in bepaalde delen van de Unie op systematische wijze is gebruikt om de tijdelijke aard van cabotage te omzeilen en dat deze ten grondslag ligt aan de voortdurende aanwezigheid van voertuigen in een andere lidstaat dan die van vestiging van onderneming. Dergelijke oneerlijke praktijken kunnen tot sociale dumping leiden en de naleving van het wettelijke kader betreffende cabotage in gevaar brengen. Daarom moeten de lidstaten kunnen afwijken van artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG en de cabotagebepalingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009 kunnen toepassen om dergelijke problemen aan te pakken, door een evenredige beperking in te voeren van de ononderbroken aanwezigheid van voertuigen op hun grondgebied.
- (23) Effectieve en efficiënte handhaving van de regels is een noodzakelijke voorwaarde voor eerlijke concurrentie op de interne markt. Een verdere digitalisering van de handhavingsinstrumenten is essentieel om handhavingscapaciteit vrij te maken, onnodige administratieve lasten voor internationale vervoerders en met name kleine en middelgrote ondernemingen terug te dringen, zich beter te concentreren op vervoerders met een hoog risico en frauduleuze praktijken op te sporen. De middelen waarmee wegvervoerondernemers kunnen aantonen dat zij de cabotageregels naleven, moeten worden verduidelijkt. Wegcontroles moeten worden gebaseerd op vervoersdocumenten en, indien beschikbaar, op tachograafgegevens. Om de indiening van relevante bewijzen en de behandeling ervan door de bevoegde autoriteiten te vergemakkelijken, moeten het gebruik en de verzending van elektronische vervoersinformatie worden erkend als middelen om aan te tonen dat aan de eisen wordt voldaan. Het formaat dat voor dat doel wordt gebruikt, moet de betrouwbaarheid en de authenticiteit garanderen. Aangezien in het vervoer en de logistiek steeds vaker gebruik wordt gemaakt van efficiënte elektronische uitwisseling van informatie, is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de regelgevingskaders coherent zijn en om bepalingen vast te stellen met betrekking tot de vereenvoudiging van de administratieve procedures.
- (24) De regels inzake internationaal vervoer zijn gericht tot vervoersondernemingen; deze ondernemingen moeten dan ook de gevolgen van eventuele schendingen van deze regels dragen. Ter voorkoming van misbruiken door ondernemingen waaraan ondernemers van goederenvervoer over de weg hun vervoersdiensten uitbesteden, moeten de lidstaten echter ook voorzien in duidelijke en voorspelbare 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 Verordening (EG) nr. 1072/2009 inhouden.
- (25) De Europese Arbeidsautoriteit, waarvan het toepassingsgebied van de activiteiten, als vastgesteld in artikel 1, lid 4, van Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾, van toepassing is op Verordening (EG) nr. 1071/2009, zal een belangrijke rol spelen bij het bijstaan van de lidstaten bij de adequate handhaving van de voorschriften van deze verordening. Deze rol zal met name betrekking hebben op onderling afgestemde controles, het faciliteren van samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de lidstaten, het bevorderen en uitwisselen van beste praktijken, het ondersteunen van capaciteitsopbouw, opleiding en bewustmakingscampagnes.
- (26) Teneinde rekening te houden met de marktontwikkelingen en de technische vooruitgang moet, overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlagen I, II en III bij Verordening (EG) nr. 1071/2009, en tot wijziging van bijlagen I, II en III bij Verordening (EG) nr. 1072/2009. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen geschieden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ⁽¹¹⁾. 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.
- (27) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het invoeren van een zekere mate van harmonisatie op bepaalde gebieden die tot dusver niet door de Uniewetgeving waren geharmoniseerd, met name wat betreft het vervoer met lichte bedrijfsvoertuigen en de handhavingspraktijken, het beter op elkaar afstemmen van de

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

concurrentievoorwaarden en het verbeteren van de handhaving, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de aard van de nagestreefde doelstellingen in combinatie met de grensoverschrijdende aard van het wegvervoer, 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 verordening niet verder dan nodig is om de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken.

- (28) Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 en Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹²⁾ moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1071/2009

Verordening (EG) nr. 1071/2009 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 1 wordt lid 4 als volgt gewijzigd:

- a) punt a) wordt vervangen door:

“a) ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van 3,5 ton niet overschrijden en die uitsluitend nationaal vervoer verrichten in hun lidstaat van vestiging”;

- b) het volgende punt wordt ingevoegd:

“a bis) ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van 2,5 ton niet overschrijden”;

- c) punt b) wordt vervangen door:

“b) ondernemingen die personenvervoer over de weg uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden verrichten, of die een andere hoofdactiviteit uitoefenen dan die van ondernemer van personenvervoer over de weg”;

- d) de volgende alinea wordt toegevoegd:

“Voor de toepassing van punt b) van de eerste alinea moet elk vervoer over de weg, anders dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen directe of indirecte vergoeding wordt ontvangen en dat geen directe of indirecte inkomsten genereert voor de bestuurder van het voertuig of voor anderen, en dat geen verband vertoont met een beroepsactiviteit, worden beschouwd als vervoer voor niet-commerciële doeleinden.”.

- 2) In artikel 3 wordt lid 2 geschrapt.

- 3) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Voorwaarden inzake de vestigingseis

1. Om aan het vereiste in artikel 3, lid 1, onder a), te voldoen, moet een onderneming in de lidstaat van vestiging:

- a) beschikken over gebouwen waar zij toegang heeft tot de originele documenten inzake haar hoofdactiviteiten, in elektronische of enige andere vorm, met name de vervoersovereenkomsten, documenten in verband met de voertuigen waarover de onderneming beschikt, boekhoudkundige bescheiden, documenten inzake personeelsbeleid, arbeidsovereenkomsten, socialezekerheidsdocumenten, documenten met gegevens over de dispatching en detachering van bestuurders, documenten met gegevens over cabotage, de rij- en rusttijden en alle andere documenten waartoe de bevoegde autoriteit toegang moet krijgen om te kunnen controleren of de onderneming aan de voorwaarden van deze verordening voldoet;
- b) de activiteit van haar voertuigenpark zodanig organiseren dat de voertuigen waarover de onderneming beschikt en die voor internationaal vervoer worden gebruikt, ten minste binnen acht weken na vertrek uit de lidstaat terugkeren naar een van de exploitatievestigingen in die lidstaat;

⁽¹²⁾ 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).

- c) zijn ingeschreven in het handelsregister van die lidstaat of in een soortgelijk register, wanneer dat uit hoofde van het nationaal recht vereist is;
 - d) onderworpen zijn aan de belasting op inkomsten en, wanneer dat uit hoofde van het nationaal recht vereist is, een geldig btw-nummer hebben;
 - e) zodra een vergunning is verleend, over één of meer voertuigen beschikken die zijn ingeschreven, in het verkeer zijn toegelaten of mogen worden gebruikt overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat, ongeacht of die voertuigen in volle eigendom zijn dan wel onderworpen zijn aan bijvoorbeeld een huurkoopovereenkomst of een huur- of leasingovereenkomst;
 - f) haar administratieve en commerciële activiteiten daadwerkelijk en ononderbroken verrichten met de adequate apparatuur en voorzieningen in gebouwen als bedoeld onder a) die zich in die lidstaat bevinden, en haar vervoersactiviteiten daadwerkelijk en ononderbroken uitvoeren met de onder g) bedoelde voertuigen en met adequate technische voorzieningen die zich in die lidstaat bevinden;
 - g) in de regel en op permanente basis beschikken over een aantal voertuigen dat voldoet aan de voorwaarden onder e) en bestuurders die normaal gesproken gestationeerd zijn in een exploitatievestiging in die lidstaat, in beide gevallen in verhouding tot het volume vervoersactiviteiten dat de onderneming uitvoert.
2. Naast het vereiste in lid 1 kunnen de lidstaten verlangen dat een onderneming in de lidstaat van vestiging:
- a) in verhouding tot de omvang van de activiteiten van de onderneming, in de gebouwen over naar behoren gekwalificeerd administratief personeel beschikt en dat de vervoersmanager tijdens de gewone kantooruren bereikbaar is;
 - b) in verhouding tot de omvang van de activiteiten van de onderneming, naast de technische voorzieningen als bedoeld in lid 1, onder f), op het grondgebied van die lidstaat over operationele infrastructuur beschikt, met inbegrip van een kantoor dat tijdens de gewone kantooruren geopend is.”.
- 4) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:
- a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) de tweede alinea wordt vervangen door:

“Om na te gaan of een onderneming aan die eis voldoet, houden de lidstaten rekening met het gedrag van die onderneming, haar vervoersmanagers, uitvoerend directeurs en andere door de lidstaat vastgestelde relevante personen. De verwijzingen in dit artikel naar veroordelingen, sancties of inbreuken omvatten veroordelingen van, sancties opgelegd aan of inbreuken van de onderneming zelf, haar vervoersmanagers, uitvoerend directeurs en andere door de lidstaat vastgestelde relevante personen.”;
 - ii) in de derde alinea, onder a), vi), wordt het woord “en” geschrapt;
 - iii) aan de derde alinea, onder a), wordt het volgende punt toegevoegd:

“vii) belastingrecht; en”;
 - iv) aan de derde alinea, onder b), worden de volgende punten toegevoegd:

“xi) de detachering van werknemers in het wegvervoer;

xii) de wetgeving die van toepassing is op contractuele verplichtingen;

xiii) cabotage.”;
 - b) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Voor de toepassing van lid 1, derde alinea, onder b), wanneer de vervoersmanager van de vervoersonderneming in een of meer lidstaten is veroordeeld voor een ernstig strafbaar feit of een sanctie heeft gekregen wegens schending van een van de zwaarste inbreuken op de regels van de Unie, zoals uiteengezet in bijlage IV, voert en voltooit de bevoegde instantie van de lidstaat van vestiging, op passende wijze en tijdig een administratieve procedure, met inbegrip van, voor zover passend, een inspectie ter plaatse in de gebouwen en/of op de terreinen van de betrokken onderneming.

Tijdens de administratieve procedure krijgen de vervoersmanager of andere wettelijke vertegenwoordigers van de vervoersonderneming, al naargelang het geval, het recht om argumenten te verstrekken en toelichting te geven.

Tijdens de administratieve procedure gaat de bevoegde autoriteit na of het verlies van de betrouwbaarheidsstatus op grond van specifieke omstandigheden in het gegeven geval een onevenredig strenge sanctie zou zijn. Bij die beoordeling houdt de bevoegde autoriteit rekening met het aantal zware inbreuken op nationale regels en regels van de Unie, als vermeld in de derde alinea van lid 1, en met het aantal zwaarste inbreuken op regels van de Unie, zoals uiteengezet in bijlage IV, waarvoor de vervoersmanager of de vervoersonderneming is veroordeeld of bestraft. Iedere conclusie in die zin wordt naar behoren gemotiveerd en gerechtvaardigd.

Als de bevoegde autoriteit oordeelt dat het verlies van de betrouwbaarheidsstatus onevenredig zou zijn, beslist zij dat de betrokken onderneming de betrouwbaarheidsstatus behoudt. De redenen voor die beslissing worden geregistreerd in het nationale register. Het aantal van dergelijke beslissingen wordt vermeld in het in artikel 26, lid 1, bedoelde verslag.

Indien de bevoegde autoriteit oordeelt dat het verlies van de betrouwbaarheidsstatus niet onevenredig zou zijn, leidt de veroordeling of de sanctie tot het verlies van de betrouwbaarheidsstatus.”;

c) het volgende lid wordt ingevoegd:

“2 bis. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van een lijst van de categorieën, types en ernst van zware inbreuken op de regels van de Unie, als vermeld in lid 1, derde alinea, onder b), die, naast de in bijlage IV vermelde inbreuken, tot het verlies van de betrouwbaarheidsstatus kunnen leiden. De lidstaten houden bij het stellen van prioriteiten voor controles uit hoofde van artikel 12, lid 1, rekening met de informatie over deze inbreuken, met inbegrip van de informatie hierover van andere lidstaten.

Daartoe zal de Commissie:

- a) de categorieën en de soorten inbreuken vaststellen die het vaakst worden geconstateerd;
- b) de ernst van de inbreuken definiëren volgens het risico dat zij inhouden op overlijden of ernstige verwondingen en op concurrentievervalsing op de wegvervoersmarkt, onder meer omdat die de werkomstandigheden van werknemers in het wegvervoer ondermijnen;
- c) vaststellen boven welke frequentie herhaalde inbreuken als ernstiger inbreuken worden beschouwd, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal voertuigen dat wordt gebruikt voor de vervoersactiviteiten waarvoor de vervoersmanager de verantwoordelijkheid draagt.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”.

5) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

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

“1. Om te voldoen aan artikel 3, lid 1, onder c), moet een onderneming op permanente basis in staat zijn haar financiële verplichtingen in het lopende boekjaar na te komen. De onderneming toont aan de hand van haar door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aan dat zij voor elk jaar beschikt over een eigen vermogen van in totaal ten minste:

- a) 9 000 EUR voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt;
- b) 5 000 EUR voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt, met een toelaatbare maximummassa van meer dan 3,5 ton, en
- c) 900 EUR voor elk extra motorvoertuig of samenstel van voertuigen dat wordt gebruikt, met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton;

Ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, moeten op basis van door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aantonen dat zij voor elk jaar kunnen beschikken over een eigen vermogen van in totaal ten minste:

- a) 1 800 EUR voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt, en
- b) 900 EUR voor elk extra voertuig dat wordt gebruikt.

De lidstaten kunnen verlangen dat op hun grondgebied gevestigde ondernemingen aantonen dat zij voor deze voertuigen over dezelfde bedragen aan eigen vermogen beschikken als voor de voertuigen bedoeld in de eerste alinea. In dergelijke gevallen stelt de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat de Commissie hiervan in kennis, en de Commissie maakt deze informatie openbaar.”;

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

“1 bis. Naast de vereisten in lid 1, kunnen de lidstaten verlangen dat de onderneming, de vervoersmanager of enige andere door de lidstaten vastgestelde relevante persoon geen niet-persoonlijke schulden heeft bij publiekrechtelijke instellingen, en niet failliet is of onderworpen is aan insolventie- of liquidatieprocedures.”;

c) lid 2 wordt vervangen door:

“2. In afwijking van lid 1 kan de bevoegde autoriteit toestaan of vereisen dat een onderneming haar financiële draagkracht aantoont door middel van een door de bevoegde instantie vastgesteld attest, zoals een bankgarantie of een verzekering, inclusief een beroepsaansprakelijkheidsverzekering van één of meerdere banken of andere financiële instellingen, waaronder verzekeringsmaatschappijen, of door middel van een ander bindend document, met een gezamenlijke en hoofdelijke garantie voor de onderneming ten aanzien van de in lid 1 vastgestelde bedragen.”;

d) het volgende lid wordt ingevoegd:

“2 bis. Wanneer een onderneming voor het jaar van haar registratie niet over gecertificeerde jaarrekeningen beschikt, aanvaardt de bevoegde autoriteit, in afwijking van lid 1, dat die onderneming haar financiële draagkracht aantoont door middel van een attest, zoals een bankgarantie, een door een financiële instelling afgegeven document dat de onderneming toegang verschaft tot krediet, of een ander, door de bevoegde instantie vastgesteld bindend document waaruit blijkt dat de onderneming over de in lid 1 vermelde bedragen beschikt.”.

6) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 5 wordt vervangen door:

“5. De lidstaten kunnen aanmoedigen dat met tussenpozen van drie jaar periodieke bijscholing over de in bijlage I genoemde onderwerpen plaatsvinden, om te waarborgen dat de in lid 1 bedoelde persoon of personen voldoende op de hoogte blijven van de ontwikkelingen in de sector.”;

b) lid 9 wordt vervangen door:

“9. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 24 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlagen I, II en III te wijzigen teneinde deze aan te passen aan de marktontwikkelingen en de technische vooruitgang.”;

7) Aan artikel 9 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Met het oog op het verlenen van een vergunning aan een ondernemer van goederenvervoer over de weg die uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen gebruikt die een toelaatbare maximummassa van 3,5 ton niet overschrijden, kunnen de lidstaten besluiten om personen die aantonen dat zij voor een periode van tien jaar voorafgaand aan 20 augustus 2020 ononderbroken een soortgelijke onderneming hebben beheerd, vrij te stellen van de in artikel 8, lid 1, bedoelde examens.”.

8) In artikel 11, lid 4, wordt de derde alinea geschrapt.

9) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De bevoegde instanties controleren regelmatig of de ondernemingen waaraan zij een vergunning hebben verleend voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer, nog steeds aan de in artikel 3 van deze verordening vastgestelde vereisten voldoen. Daartoe voeren de lidstaten controles uit, met inbegrip van, in voorkomend geval, inspecties ter plaatse bij de betrokken onderneming, waarbij men zich richt op ondernemingen die geclassificeerd zijn als ondernemingen met een verhoogd risico. Ten behoeve daarvan breiden de lidstaten het risicoclassificatiesysteem dat door hen werd ingesteld overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad (*), uit tot alle in artikel 6 van de onderhavige verordening bedoelde inbreuken.

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

b) in lid 2 wordt de tweede alinea geschrapt.

10) In artikel 13, lid 1, wordt punt c) vervangen door:

“c) een termijn van maximaal zes maanden waarin de onderneming, indien niet was voldaan aan het vereiste inzake financiële draagkracht, moet aantonen dat zij opnieuw permanent aan dat vereiste voldoet.”.

11) Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“De bevoegde autoriteit rehabiliteert de vervoersmanager niet eerder dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en in ieder geval niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond een passende opleiding te hebben gevolgd voor een periode van ten minste drie maanden, dan wel met succes een examen over de in deel I van bijlage I bij deze verordening vermelde onderwerpen heeft afgelegd.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Zolang overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van nationaal recht en lid 1 van dit artikel geen rehabilitatiemaatregelen zijn getroffen, is het in artikel 8, lid 8, bedoelde getuigenschrift van vakbekwaamheid van een ongeschikt verklaarde vervoersmanager in geen enkele lidstaat meer geldig.”.

12) Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt c) wordt vervangen door:

“c) de namen van de vervoersmanagers die zijn aangewezen als vervoersmanagers die voldoen aan de in artikel 3 vastgestelde vereisten in verband met betrouwbaarheidsstatus en vakbekwaamheid of, in voorkomend geval, de naam van een juridische vertegenwoordiger;”;

ii) de volgende punten worden toegevoegd:

“g) de registratiekentekens van de voertuigen waarover de onderneming beschikt, overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder g);

h) het aantal werknemers in de onderneming op 31 december van het voorgaande jaar, dat uiterlijk op 31 maart van elk jaar wordt vastgelegd in het nationale register;

i) de risicoclassificatie van de onderneming, overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Richtlijn 2006/22/EG.”;

iii) de tweede, derde en vierde alinea worden vervangen door:

“De in de eerste alinea, onder a) tot en met d), bedoelde gegevens zijn openbaar toegankelijk, overeenkomstig de relevante bepalingen inzake de bescherming van persoonsgegevens.

De lidstaten kunnen ervoor kiezen de gegevens bedoeld in de eerste alinea, onder e) tot en met i), op te nemen in afzonderlijke registers. In dergelijke gevallen worden de onder e) en f) bedoelde gegevens op verzoek beschikbaar gesteld of zijn ze rechtstreeks toegankelijk voor alle bevoegde instanties van de betrokken lidstaat. De opgevraagde informatie wordt binnen vijf werkdagen na ontvangst van het verzoek verschaft.

De onder g), h) en i) van de eerste alinea bedoelde gegevens zijn uiterlijk twaalf maanden na de inwerking-treding van de overeenkomstig lid 6 vastgestelde uitvoeringshandeling waarin de functies worden uiteengezet die zorgen dat de gegevens tijdens wegcontroles toegankelijk zijn voor de bevoegde autoriteiten.

De in de eerste alinea, onder e) tot en met i), bedoelde gegevens zijn alleen voor andere dan de bevoegde autoriteiten toegankelijk indien die andere autoriteiten naar behoren beschikken over controle- en sanctiebevoegdheden met betrekking tot het wegvervoer en de ambtenaren daarvan bij eed tot geheimhouding verplicht zijn of een andere formele geheimhoudingsplicht hebben.”;

b) lid 4 wordt vervangen door:

“4. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat alle gegevens in het nationale elektronische register actueel en correct zijn.”;

c) aan lid 6 worden de volgende alinea's toegevoegd:

“Uiterlijk 14 maanden na de vaststelling van een uitvoeringshandeling over een gemeenschappelijke formule voor de berekening van risicoclassificatie als bedoeld in artikel 9, lid 1, van Richtlijn 2006/22/EG stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast waarin de functies die het mogelijk maken dat de onder g), h) en i) van lid 2, eerste alinea, bedoelde gegevens tijdens wegcontroles aan de bevoegde autoriteiten ter beschikking worden gesteld, worden gespecificeerd.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

d) lid 7 wordt geschrapt.

13) Artikel 18 wordt vervangen door:

“Artikel 18

Bestuurlijke samenwerking tussen de lidstaten

1. De lidstaten wijzen een nationaal contactpunt aan dat wordt belast met de uitwisseling van gegevens met de andere lidstaten, voor wat de toepassing van deze verordening betreft. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 4 december 2011 in kennis van de naam en het adres van hun nationale contactpunt. De Commissie stelt een lijst op van alle nationale contactpunten en stuurt deze naar de lidstaten.

2. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten werken nauw samen en bieden elkaar snel wederzijdse bijstand en andere relevante informatie teneinde de uitvoering en handhaving van deze verordening te vergemakkelijken.

3. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten wisselen gegevens uit betreffende veroordelingen en sancties wegens ernstige inbreuken als bedoeld in artikel 6, lid 2. Wanneer een lidstaat een melding ontvangt van een ernstige inbreuk als bedoeld in artikel 6, lid 2, die in de voorbije twee jaar tot een veroordeling of een sanctie in een andere lidstaat heeft geleid, vermeldt hij deze inbreuk in zijn nationale elektronische register.

4. De lidstaten beantwoorden verzoeken om informatie van alle bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten en voeren inspecties en onderzoeken uit met betrekking tot de naleving van de in artikel 3, lid 1, onder a), vastgestelde eis door de op hun grondgebied gevestigde wegvervoerondernemers. Dergelijke verzoeken om informatie kunnen ook betrekking hebben op de toegang tot documenten die aantonen dat is voldaan aan de voorwaarden van artikel 5. Verzoeken om informatie van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten naar behoren gerechtvaardigd en gemotiveerd worden. Zij moeten daartoe geloofwaardige aanwijzingen van mogelijke inbreuken op artikel 3, lid 1, onder a), bevatten, het doel van het verzoek vermelden en voldoende gedetailleerd de verlangde informatie en documenten verstrekken.

5. De lidstaten bezorgen de door andere lidstaten krachtens lid 4 gevraagde informatie binnen 30 werkdagen na ontvangst van het verzoek. De lidstaten kunnen in onderling overleg een kortere termijn overeenkomen.

6. Als de lidstaat die om informatie wordt verzocht, van oordeel is dat het verzoek onvoldoende gemotiveerd is, stelt hij de verzoekende lidstaat daar binnen tien werkdagen na de ontvangst van het verzoek van in kennis. De verzoekende lidstaat moet het verzoek verder onderbouwen. Wanneer de verzoekende lidstaat het verzoek niet verder kan onderbouwen, kan de aangezochte lidstaat het verzoek afwijzen.

7. Als het moeilijk is om te voldoen aan een verzoek om informatie of een verzoek tot het uitvoeren van controles of onderzoeken, stelt de aangezochte lidstaat de verzoekende lidstaat daar binnen tien werkdagen na ontvangst van het verzoek van in kennis, met opgave van de redenen voor de moeilijkheid. De betrokken lidstaten plegen overleg om een oplossing voor eventuele problemen te vinden. Indien de verstrekking van informatie aan de verzoekende lidstaat aanhoudend vertraging oploopt, wordt de Commissie hiervan in kennis gesteld en neemt zij passende maatregelen.

8. De in lid 3 bedoelde uitwisseling van gegevens geschiedt via het bij Verordening (EU) nr. 1213/2010 van de Commissie (*) opgezette systeem voor de uitwisseling van berichten, namelijk de “European Registers of Road Transport Undertakings” (ERRU). De in de leden 4 tot en met 7 vastgestelde administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten geschiedt via het bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad (**) opgezette Informatiesysteem interne markt (“Internal Market Information System” — IMI). Te dien einde kan elke lidstaat als bevoegde autoriteit het in lid 1 bedoelde contactpunt aanwijzen en dit via het IMI melden aan de Commissie.

9. De lidstaten zien erop toe dat de informatie die hen krachtens dit artikel wordt verstrekt, alleen wordt gebruikt voor het (de) doel(en) waarvoor deze werd aangevraagd. Persoonsgegevens mogen uitsluitend met het oog op de naleving van deze verordening en in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad (***) worden verwerkt.

10. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand is kosteloos.

11. Een verzoek om informatie belet de bevoegde autoriteiten niet om in overeenstemming met de relevante nationale en Uniewetgeving onderzoeken in te stellen naar vermeende inbreuken op deze verordening, of om maatregelen te nemen om dergelijke inbreuken te voorkomen.

(*) Verordening (EU) nr. 1213/2010 van de Commissie van 16 december 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen (PB L 335 van 18.12.2010, blz. 21).

(**) 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 (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).".

14) Aan artikel 23 worden de volgende leden toegevoegd:

"In afwijking van artikel 1, lid 2, en uiterlijk tot 21 mei 2022 worden ondernemers van goederenvervoer over de weg die internationaal vervoer verrichten en hun activiteiten uitsluitend uitoefenen met motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van 3,5 ton niet overschrijden, vrijgesteld van de bepalingen van onderhavige verordening, tenzij in het recht van de lidstaat van vestiging anders is bepaald.

In afwijking van artikel 16, lid 2, geldt het vereiste dat de risicoclassificatie van de ondernemingen in de nationale elektronische registers moet worden opgenomen, vanaf 14 maanden vanaf de inwerkingtreding van de uitvoeringshandeling betreffende een gemeenschappelijke formule voor het berekenen van de risicoclassificatie bedoeld in artikel 9, lid 1, van Richtlijn 2006/22/EG."

15) Artikel 24 wordt geschrapt.

16) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 24 bis

Uitoefening van de delegatie

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 8, lid 9, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van 20 augustus 2020.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 8, lid 9, 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. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie 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, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een krachtens artikel 8, lid 9, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen 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 hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar 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."

17) Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*) 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).”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

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

18) Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

“Rapportage en evaluatie”;

b) lid 1, onder b), wordt vervangen door:

“b) het aantal uit hoofde van deze verordening uitgereikte vergunningen per jaar en per categorie, het aantal geschorste vergunningen, het aantal ingetrokken vergunningen, het aantal personen dat ongeschikt is verklaard en de redenen voor deze beslissingen. In de verslagen betreffende de periode na 21 mei 2022 worden deze punten ook in de hieronder genoemde categorieën uitgesplitst:

i) ondernemers van personenvervoer over de weg;

ii) ondernemers van goederenvervoer over de weg met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van 3,5 ton niet overschrijden, en

iii) alle andere ondernemers van goederenvervoer over de weg.”;

c) de volgende leden worden toegevoegd:

“3. Om de twee jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de verzoeken die zij hebben ontvangen uit hoofde van artikel 18, leden 4 tot en met 9, van de antwoorden die zij van andere lidstaten hebben ontvangen, en van de maatregelen die zij op basis van de verstrekte informatie hebben genomen.

4. Op basis van de informatie die zij krachtens lid 3 heeft verzameld en op basis van verder bewijsmateriaal dient de Commissie uiterlijk op 21 augustus 2023 een gedetailleerd verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de mate van administratieve samenwerking tussen de lidstaten, mogelijke tekortkomingen in dit opzicht en mogelijke manieren om de samenwerking te verbeteren. Op basis van dit verslag beoordeelt de Commissie of het nodig is aanvullende maatregelen voor te stellen.

5. De Commissie evalueert de uitvoering van deze verordening uiterlijk op 21 augustus 2023 en brengt aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van deze verordening.

6. Na het in lid 5 bedoelde verslag evalueert de Commissie deze verordening regelmatig en legt zij de resultaten van die evaluaties voor aan het Europees Parlement en de Raad.

7. Indien nodig gaan de in de leden 5 en 6 bedoelde verslagen vergezeld van relevante wetgevingsvoorstellen.”.

19) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

“Zwaarste inbreuken voor de toepassing van artikel 6, lid 2”

b) in punt 1 wordt onderdeel b) vervangen door:

“b) overschrijden, tijdens een dagelijkse werktijd, van de maximale dagelijkse rijtijd met een marge van 50 % of meer.”;

c) punt 2 wordt vervangen door:

“2. Niet beschikken over een tachograaf en/of snelheidsbegrenzer of in het voertuig beschikken over en/of gebruikmaken van een frauduleus apparaat waarmee de geregistreerde gegevens van het controleapparaat en/of de snelheidsbegrenzer kunnen worden gewijzigd of de registratiebladen of de van de tachograaf en/of de bestuurderskaart overgebrachte gegevens kunnen worden vervalst.”.

Artikel 2

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009

Verordening (EG) nr. 1072/2009 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 1, lid 5, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt c) wordt vervangen door:

“c) tot 20 mei 2022: goederenvervoer met voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton;”;

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

“c bis) vanaf 21 mei 2022: goederenvervoer met voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 2,5 ton;”.

2) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt de derde alinea geschrapt;

b) lid 4 wordt vervangen door:

“4. De communautaire vergunning en de voor eensluidend gewaarmerkte afschriften moeten overeenstemmen met het in bijlage II opgenomen model. In die bijlage zijn tevens de voorwaarden voor het gebruik van de communautaire vergunning vastgesteld. Zij zijn voorzien van ten minste twee van de in bijlage I vermelde beveiligingskenmerken.

Voor voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton die voor goederenvervoer worden gebruikt en waarvoor de lagere financiële eisen van artikel 7, lid 1, tweede alinea, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 gelden, vermeldt de instantie van afgifte in het vak “bijzondere opmerkingen” van de communautaire vergunning of van de gewaarmerkte kopie daarvan: “≤ 3,5 t”.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 14 ter gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlagen I en II te wijzigen teneinde deze aan de technische vooruitgang aan te passen.”.

3) In artikel 5 wordt lid 4 vervangen door:

“4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 14 ter gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage III te wijzigen teneinde deze aan de technische vooruitgang aan te passen.”.

4) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

“2 bis. Vervoerders mogen binnen vier dagen na het einde van een cabotage in een lidstaat, met hetzelfde voertuig of, in het geval van een samenstel van voertuigen, met de trekker van datzelfde voertuig, geen cabotage uitvoeren in diezelfde lidstaat;”;

b) de eerste alinea van lid 3 wordt vervangen door:

“3. Nationale wegvervoersdiensten die in de lidstaat van ontvangst worden verricht door een niet-ingezeten vervoerder, worden alleen geacht aan deze verordening te voldoen als de vervoerder duidelijke bewijzen van het voorafgaande internationale vervoer en van elke daaropvolgende cabotageactiviteit kan leveren. Ingeval het voertuig zich in de laatste vier dagen vóór het internationale vervoer op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst heeft bevonden, levert de vervoerder tevens duidelijke bewijzen van alle activiteiten die in die periode zijn verricht.”;

c) het volgende lid wordt ingevoegd:

“4 bis. De in lid 3 bedoelde bewijzen worden op verzoek voorgelegd aan of verzonden naar de gemachtigde inspecteur van de lidstaat van ontvangst, binnen de duur van de wegcontrole. Zij kunnen in elektronische vorm worden voorgelegd of verzonden, gebruikmakend van een wijzigbaar gestructureerd formaat dat rechtstreeks gebruikt kan worden voor opslag en verwerking door computers, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR) in het kader van het Aanvullend Protocol van Genève bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) betreffende de elektronische vrachtbrief van 20 februari 2008. 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 in lid 3 bedoelde bewijzen kan verstrekken.”;

d) lid 5 wordt als volgt gewijzigd:

“5. Alle vervoerders die in de lidstaat van vestiging gemachtigd zijn het in artikel 1, lid 5, onder a) tot en met c) bis), genoemde goederenvervoer over de weg voor rekening van derden te verrichten overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat, worden onder de in dit hoofdstuk vastgestelde voorwaarden toegelaten tot het verrichten van, naargelang het geval, soortgelijk cabotage of cabotage met voertuigen van dezelfde categorie.”.

5) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 3 wordt de eerste alinea vervangen door:

“3. De Commissie beoordeelt de situatie op basis van met name de relevante gegevens en beslist, na overleg met het overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad (*) opgerichte comité, binnen één maand na ontvangst van het verzoek van de lidstaat of vrijwaringsmaatregelen noodzakelijk zijn; indien dit het geval is, stelt zij dergelijke maatregelen vast.

(*) 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).”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

“7. Naast de leden 1 tot en met 6 van dit artikel en in afwijking van artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG, kunnen de lidstaten, waar dat nodig is om te voorkomen dat laatstgenoemde bepaling wordt misbruikt door tijdens gecombineerd vervoer tussen lidstaten onbeperkte en doorlopende diensten voor begin- of eindtrajecten over de weg in een lidstaat van ontvangst te verlenen, bepalen dat artikel 8 van deze verordening van toepassing is op vervoerders wanneer zij dergelijke begin- of eindtrajecten uitvoeren in die lidstaat. Met betrekking tot dergelijke wegtrajecten kunnen de lidstaten voorzien in een langere periode dan de in artikel 8, lid 2, van deze verordening vastgestelde periode van zeven dagen, en kunnen zij voorzien in een kortere periode dan de in artikel 8, lid 2 bis, van deze verordening vastgestelde periode van vier dagen. De toepassing van artikel 8, lid 4, van deze verordening op dergelijke vervoersactiviteiten laat de vereisten uit hoofde van Richtlijn 92/106/EEG onverlet. Lidstaten die gebruikmaken van de in dit lid voorziene uitzondering, stellen de Commissie daarvan vóór de toepassing van hun relevante nationale maatregelen in kennis. Zij toetsen die maatregelen ten minste om de vijf jaar en stellen de Commissie in kennis van de resultaten van die toetsing. Zij stellen de regels, inclusief de duur van de respectieve termijnen, op transparante wijze openbaar beschikbaar.”.

6) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 10 bis

Controles

1. Om de verplichtingen van dit hoofdstuk 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 (*).

2. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de controles als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 2006/22/EG in voorkomend geval ook een controle op cabotage omvatten.

3. Minstens tweemaal per jaar verrichten de lidstaten onderling afgestemde wegcontroles met betrekking tot cabotage. Dergelijke controles worden tegelijk uitgevoerd door de voor de handhaving van de regels op het gebied van wegvervoer bevoegde nationale autoriteiten van twee of meer lidstaten, waarbij elke nationale autoriteit op haar eigen grondgebied handelt. De lidstaten kunnen deze activiteiten combineren met de in artikel 5 van Richtlijn 2006/22/EG bedoelde activiteiten. De nationale contactpunten die overeenkomstig artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn aangewezen, wisselen informatie uit over het aantal en het type overtredingen die zijn vastgesteld nadat de onderling afgestemde wegcontroles zijn uitgevoerd.

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

7) De volgende artikelen worden ingevoegd:

"Artikel 14 bis

Aansprakelijkheid

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

Artikel 14 ter

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 4, lid 4, en artikel 5, lid 4, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van 20 augustus 2020 voor onbepaalde tijd aan de Commissie toegekend.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 4, lid 4, en artikel 5, lid 4, 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. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie 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, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een krachtens artikel 4, lid 4, en artikel 5, lid 4, 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 hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar 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.".

8) Artikel 15 wordt geschrapt.

9) Artikel 17 wordt vervangen door:

"Artikel 17

Rapportage en evaluatie

1. Uiterlijk op 31 maart van elk tweede jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van het aantal vervoerders dat op 31 december van elk van de twee voorafgaande jaren houder was van een communautaire vergunning en van het aantal gewaarmerkte kopieën dat overeenkomt met het aantal voertuigen dat op die datum in het verkeer was. Ook verslagen over de periode na 20 mei 2022, bevatten deze punten, uitgesplitst naar wegvervoerders die uitsluitend met voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton internationaal vervoer verrichten, en de overige wegvervoerders.

2. Uiterlijk op 31 maart van elk tweede jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van het aantal bestuurdersattesten dat in elk van de twee voorgaande kalenderjaren is afgegeven, en van het totale aantal bestuurdersattesten dat op 31 december van elk van de twee voorgaande jaren in omloop was. Ook verslagen over de periode na 20 mei 2022, bevatten deze punten, uitgesplitst naar wegvervoerders die uitsluitend met voertuigen met een toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton internationaal vervoer verrichten, en de overige wegvervoerders.
3. Uiterlijk op 21 augustus 2022 leggen de lidstaten hun overeenkomstig artikel 10 bis vastgestelde nationale handhavingsstrategie voor aan de Commissie. Uiterlijk op 31 maart van elk jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de handhavingsactiviteiten die in het voorgaande kalenderjaar zijn uitgevoerd overeenkomstig artikel 10 bis, met inbegrip van het aantal verrichte controles, voor zover van toepassing. Deze informatie omvat het aantal gecontroleerde voertuigen.
4. De Commissie stelt een verslag op over de stand van de markt van de Unie voor vervoer over de weg. Dit verslag bevat een analyse van de marktsituatie, met inbegrip van een evaluatie van de doeltreffendheid van de controles en de ontwikkeling van de in het beroep geldende arbeidsvoorwaarden.
5. De Commissie evalueert de uitvoering van deze verordening, en met name de wijzigingen van artikel 8, die zijn aangebracht door Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad (*), uiterlijk op 21 augustus 2023 en brengt aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van deze verordening.
6. Na het in lid 5 bedoelde verslag zal de Commissie deze verordening regelmatig evalueren en de resultaten van die evaluaties voorleggen aan bij het Europees Parlement en de Raad.
7. Indien nodig gaan de in leden 5 en 6 bedoelde verslagen vergezeld van relevante voorstellen.

(*) Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 17).".

Artikel 3

Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 1024/2012

Aan de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 wordt het volgende punt toegevoegd:

"15. 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 (*): artikel 18, lid 8.

(*) PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.".

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 21 februari 2022.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 juli 2020.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

D.M. SASSOLI

Voor de Raad

De voorzitter

J. KLOECKNER

VERORDENING (EU) 2020/1056 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 15 juli 2020****inzake elektronische informatie over goederenvervoer****(Voor de EER relevante tekst)**

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 en artikel 100, lid 2,

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 ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De efficiëntie van het goederenvervoer en de goederenlogistiek is van vitaal belang voor de groei en het concurrentievermogen van de economie van de Unie, de werking van de interne markt en de sociale en economische samenhang van alle regio's in de Unie.
- (2) Deze verordening heeft tot doel de digitalisering van het goederenvervoer en de goederenlogistiek aan te moedigen om de administratieve kosten te verminderen, de handavingscapaciteit van bevoegde instanties te verbeteren en het vervoer efficiënter en duurzamer te maken.
- (3) Het overbrengen van goederen, met inbegrip van afvalstoffen, gaat gepaard met een grote hoeveelheid informatie die nog steeds op papier wordt uitgewisseld, zowel tussen bedrijven onderling als tussen bedrijven en bevoegde instanties. Het gebruik van papieren documenten leidt tot aanzienlijke administratieve lasten voor logistieke ondernemingen en tot extra kosten voor logistieke ondernemingen en aanverwante bedrijfstakken (zoals handel en industrie), met name voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), en heeft een negatief effect op het milieu.
- (4) Het ontbreken van een uniform rechtskader op Unieniveau dat bevoegde instanties verplicht de bij wet vereiste relevante informatie over goederenvervoer in elektronische vorm te aanvaarden, wordt beschouwd als de belangrijkste reden waarom de vereenvoudiging en efficiëntiewinst inzake informatie-uitwisselingen die dankzij de beschikbare elektronische middelen kunnen worden gerealiseerd, grotendeels is uitgebleven. De aanvaarding door bevoegde instanties van informatie in elektronische vorm met gemeenschappelijke specificaties zou niet alleen de communicatie tussen bevoegde instanties en marktdeelnemers vergemakkelijken, maar indirect ook de totstandkoming van uniforme en vereenvoudigde elektronische communicatie tussen bedrijven in de hele Unie. Daarmee zouden ook de administratieve kosten voor marktdeelnemers, met name voor kmo's, die de grote meerderheid van de vervoers- en logistieke ondernemingen in de Unie vormen, sterk gereduceerd worden.
- (5) Sommige onderdelen van het vervoersrecht van de Unie verplichten de instanties om gedigitaliseerde informatie te aanvaarden, maar dit geldt lang niet voor alle relevante Unierechtshandelingen. Het moet mogelijk zijn wettelijk verplichte informatie over goederenvervoer op het hele grondgebied van de Unie voor alle fasen van vervoersactiviteiten in de Unie langs elektronische weg ter beschikking te stellen van bevoegde instanties. Die mogelijkheid moet bovendien gelden voor alle wettelijk verplichte informatie en voor alle vervoerswijzen.
- (6) Bevoegde instanties moeten dan ook worden verplicht om elektronisch ter beschikking gestelde informatie te aanvaarden telkens marktdeelnemers verplicht zijn informatie ter beschikking te stellen om te bewijzen dat is voldaan aan de eisen vastgesteld in de onder deze verordening vallende Unierechtshandelingen. Dit voorschrift moet ook gelden voor de aanvullende informatie die de autoriteiten overeenkomstig de bepalingen van die Unierechtshandelingen moeten verstrekken, bijvoorbeeld wanneer bepaalde informatie ontbreekt. Dit moet ook gelden wanneer volgens het nationale recht wettelijk verplichte informatie moet worden verstrekt die geheel of gedeeltelijk identiek is aan de informatie die moet worden verstrekt op grond van Unierechtshandelingen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen. De autoriteiten moeten er ook naar streven om met betrekking

⁽¹⁾ PB C 62 van 15.2.2019, blz. 265.

⁽²⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 12 maart 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 7 april 2020 (PB C 157 van 8.5.2020, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 8 juli 2020 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

tot die informatie elektronisch met de betrokken marktdeelnemers te communiceren. Die communicatie moet de relevante bepalingen van Unierechtshandelingen en nationaal recht met betrekking tot vervolgmaatregelen tijdens of na de controle van de wettelijk verplichte informatie onverlet laten. De verplichting voor bevoegde instanties om de informatie te aanvaarden die elektronisch door marktdeelnemers ter beschikking wordt gesteld, moet ook gelden wanneer bepalingen van Unierechtshandelingen of van nationaal recht die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, informatie vereisen die tevens wordt genoemd in relevante internationale verdragen zoals de verdragen betreffende de internationale vervoersovereenkomsten in de verschillende vervoerwijzen, bijvoorbeeld het VN-verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR), het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif), IATA-resolutie 672 over de elektronische luchtvrachtbrief, het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal), en het Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI).

- (7) Aangezien deze verordening alleen tot doel heeft de informatieverstrekking tussen de marktdeelnemers en bevoegde instanties, via elektronische middelen, te vereenvoudigen en aan te moedigen, moet ze de bepalingen van Unierechtshandelingen of nationaal recht met betrekking tot de inhoud van wettelijk verplichte informatie onverlet laten en mag ze met name geen extra eisen inzake wettelijk verplichte informatie of taaleisen opleggen. Doel van deze verordening is het mogelijk te maken aan de eisen inzake wettelijk verplichte informatie te voldoen door die informatie langs elektronische weg te verstrekken in plaats van op papier; zij laat evenwel de mogelijkheid voor de betrokken marktdeelnemers om die informatie op papier aan te bieden, zoals bepaald in de relevante bepalingen van Unierechtshandelingen of nationaal recht, onverlet en zij moet de relevante Unievereisten inzake de voor de gestructureerde presentatie van de bewuste informatie te gebruiken documenten onverlet laten. Deze verordening moet de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ met betrekking tot procedurevoorschriften voor de overbrenging van afvalstoffen en de bepalingen betreffende controles door douanekantoren onverlet laten. Deze verordening moet ook de rapporteringsverplichtingen onverlet laten, ook in verband met de bevoegdheden van douanekantoren of de bevoegdheden van andere instanties, die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ of in uit hoofde daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen of gedelegeerde handelingen, dan wel in Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾.
- (8) Het gebruik van elektronische middelen om wettelijk verplichte informatie uit te wisselen, kan de administratieve kosten voor marktdeelnemers verminderen en de bevoegde instanties efficiënter maken. Zowel marktdeelnemers als bevoegde instanties zouden de nodige maatregelen moeten nemen, waaronder de aankoop van de nodige apparatuur, om elektronische uitwisselingen van wettelijk verplichte informatie over goederenvervoer (eFTI) in machineleesbare vorm via platformen die gebaseerd zijn op informatie- en communicatietechnologie (eFTI-platformen) mogelijk te maken. De betrokken marktdeelnemers moeten echter verantwoordelijk blijven voor het verstrekken van informatie in voor de mens leesbare vorm, telkens zij van bevoegde instanties het specifieke verzoek hebben gekregen hen in staat te stellen hun taken uit te voeren in situaties waarin er geen toegang is tot een eFTI-platform.
- (9) Om marktdeelnemers in staat te stellen de relevante informatie in alle lidstaten op dezelfde wijze in elektronische vorm te verstrekken, dient er te worden vertrouwd op gemeenschappelijke specificaties, die moeten worden vastgesteld door de Commissie door middel van in deze verordening bedoelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen.
- (10) Gemeenschappelijke specificaties over de definitie en de technische kenmerken van de gegevenselementen moeten ervoor zorgen dat de gegevens interoperabel zijn door één volledige dataset vast te stellen die voor de elektronische communicatie van de informatie moet worden gebruikt. Deze volledige dataset moet alle gegevenselementen bevatten die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de informatievereisten van de relevante bepalingen van Unierechtshandelingen en nationaal recht, en waarin elk gegevenselement dat gemeenschappelijk is voor een of meer datasubsets slechts eenmaal wordt opgenomen.
- (11) Gemeenschappelijke specificaties moeten ook gemeenschappelijke procedures en gedetailleerde regels voor de toegang tot en de verwerking van die informatie door bevoegde instanties vaststellen, met inbegrip van alle daarmee verband houdende communicatie tussen bevoegde instanties en de betrokken marktdeelnemers, zoals verzoeken om aanvullende informatie die bevoegde instanties nodig hebben om hun respectieve bevoegdheden tot handhaving van de wettelijke verplichtingen uit te oefenen overeenkomstig de relevante bepalingen van Unierechtshandelingen en nationaal recht.

⁽³⁾ Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen (PB L 190 van 12.7.2006, blz. 1).

⁽⁴⁾ Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).

⁽⁵⁾ Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64).

- (12) Bij het vaststellen van die gemeenschappelijke specificaties moet rekening worden gehouden met de specificaties voor gegevensuitwisseling die zijn vastgesteld in de relevante Unierechtshandelingen en in relevante Europese en internationale normen voor gegevensuitwisseling, met inbegrip van multimodale normen, en met de beginselen en aanbevelingen vastgesteld in de mededeling van de Commissie van 23 maart 2017 met als titel het “Europees interoperabiliteitskader — Implementatiestrategie”, die een aanpak biedt voor de verlening van Europese digitale openbare diensten waarover overeenstemming is bereikt door de lidstaten. Ook moet erop worden toegezien dat die specificaties technologie-neutraal blijven en openstaan voor innoverende technologieën.
- (13) Om de kosten voor zowel bevoegde instanties als marktdeelnemers tot een minimum te beperken, kan worden overwogen toegangspunten voor bevoegde instanties in te stellen. Die toegangspunten zouden alleen fungeren als tussenschakels tussen de eFTI-platformen en bevoegde instanties, en mogen daarom de eFTI-gegevens waartoe zij toegang verlenen niet opslaan of verwerken, behalve metadata die verband houden met eFTI-gegevensverwerking, zoals logbestanden die nodig zijn voor monitoring of statistische doeleinden. De lidstaten kunnen ook overeenkomen gezamenlijke toegangspunten te creëren voor hun respectieve bevoegde instanties.
- (14) In deze verordening moeten de functionele eisen worden vastgesteld die van toepassing zijn op eFTI-platformen en die door marktdeelnemers moeten worden gebruikt om wettelijk verplichte informatie over goederenvervoer in elektronische vorm ter beschikking te stellen van bevoegde instanties teneinde te voldoen aan de voorwaarden voor de verplichte aanvaarding van deze informatie door bevoegde instanties, zoals bepaald in deze verordening. Ook de eisen voor derde partijen die diensten verlenen aan het platform (eFTI-dienstverleners) moeten worden vastgesteld. Die eisen moeten er met name voor zorgen dat alle eFTI-gegevens uitsluitend kunnen worden verwerkt overeenkomstig een integraal, op rechten gebaseerd systeem voor toegangscontrole dat toegewezen functionaliteiten biedt; dat alle bevoegde instanties onmiddellijk toegang hebben tot die gegevens overeenkomstig hun respectieve bevoegdigheden op het gebied van handhaving van de wettelijke verplichtingen; dat de elektronische verwerking van persoonsgegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁶⁾ kan worden verricht, en dat de verwerking van gevoelige commerciële informatie kan worden verricht op een manier die de vertrouwelijkheid van die informatie in acht neemt.
- (15) De Commissie moet specificaties inzake de functionele eisen voor eFTI-platformen vaststellen. Bij de vaststelling van die specificaties moet de Commissie ernaar streven de interoperabiliteit van de eFTI-platformen te waarborgen om de uitwisseling van gegevens tussen dergelijke platformen te vergemakkelijken en om marktdeelnemers in staat te stellen gebruik te maken van het eFTI-platform van hun keuze. Om de uitvoering te vergemakkelijken en de kosten tot een minimum te beperken, moet de Commissie ook rekening houden met technische oplossingen en normen hieromtrent die door de bestaande ICT-systemen worden gebruikt. Tegelijkertijd moet de Commissie ervoor zorgen dat die specificaties zo veel mogelijk technologie-neutraal blijven, teneinde permanente innovatie te stimuleren en technologische lock-in te vermijden.
- (16) Opdat zowel bevoegde instanties als marktdeelnemers er vertrouwen in kunnen hebben dat eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners aan die functionele eisen voldoen, moeten de lidstaten een certificeringssysteem opzetten dat gebaseerd is op accreditatie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁷⁾. Om te profiteren van de voordelen van certificering, worden aanbieders van reeds in gebruik zijnde ICT-systemen aangemoedigd ervoor te zorgen dat die systemen voldoen aan de in deze verordening vastgestelde eisen voor eFTI-platformen, en certificering aan te vragen. De certificering van ICT-systemen moet onverwijld plaatsvinden.
- (17) Het gebruik van eFTI-platformen biedt marktdeelnemers gegarandeerde aanvaarding van wettelijk verplichte informatie en biedt bevoegde instanties een betrouwbare en veilige toegang tot die informatie. Niettegenstaande het feit dat bevoegde instanties overeenkomstig deze verordening verplicht zijn de via een gecertificeerd eFTI-platform ter beschikking gestelde informatie te aanvaarden, moet het gebruik van andere ICT-systemen niettemin mogelijk blijven indien een lidstaat daartoe besluit. Tegelijkertijd mag deze verordening het gebruik van de eFTI-platformen tussen bedrijven of het gebruik van aanvullende functionaliteiten op eFTI-platformen niet in de weg staan, op voorwaarde dat dit niet van negatieve invloed is op de verwerking van de onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende wettelijk verplichte informatie overeenkomstig de eisen van deze verordening.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

- (18) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van de verplichting om wettelijk verplichte informatie te aanvaarden die op grond van deze verordening in elektronische vorm ter beschikking is gesteld, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. De Commissie moet met name uitvoeringsbevoegdheden krijgen om voor bevoegde instanties gemeenschappelijke procedures en gedetailleerde regels op te stellen betreffende de toegang tot en de verwerking van die wettelijk verplichte informatie wanneer de betrokken marktdeelnemers die informatie elektronisch ter beschikking stellen, met inbegrip van gedetailleerde voorschriften en technische specificaties, en om gedetailleerde specificaties vast te stellen voor de uitvoering van de eisen voor eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁸⁾.
- (19) Om ervoor te zorgen dat deze verordening goed wordt toegepast, 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 deel A van bijlage I, teneinde rekening te houden met alle door de Commissie vastgestelde gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen waarin nieuwe Unie-eisen inzake wettelijk verplichte informatie betreffende het vervoer van goederen worden vastgesteld; ten aanzien van de wijziging van deel B van bijlage I, teneinde de lijsten van eisen inzake wettelijk verplichte informatie in het nationale recht die door de lidstaten bij de Commissie overeenkomstig deze verordening zijn aangemeld, erin op te nemen, en teneinde nieuwe bepalingen van relevant nationaal recht erin op te nemen waarbij nationale eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden gewijzigd of nieuwe relevante eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen en door de lidstaten bij de Commissie zijn aangemeld overeenkomstig deze verordening; ten aanzien van de aanvulling van deze verordening door de gemeenschappelijke dataset en datasubsets met betrekking tot de respectieve onder deze verordening vallende eisen inzake wettelijk verplichte informatie vast te stellen en te wijzigen, en ten aanzien van de aanvulling van bepaalde technische aspecten van deze verordening, namelijk wat betreft de regels inzake certificering en het gebruik van het certificeringsmerk van eFTI-platformen en wat betreft de regels inzake de certificering van eFTI-dienstverleners. 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 ⁽⁹⁾.

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. Voorts is de betrokkenheid van alle belanghebbenden in de geschikte fora, zoals de deskundigengroep die is opgericht bij het Besluit van de Commissie van 13 september 2018 tot oprichting van het "Digital Transport and Logistics Forum", van belang bij de ontwikkeling en voorbereiding van die handelingen.

- (20) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het waarborgen van een uniforme aanpak bij de aanvaarding van elektronisch ter beschikking gestelde informatie over goederenvervoer door bevoegde instanties, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de behoefte om gemeenschappelijke eisen vast te stellen beter door de Unie kan 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 verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (21) Elektronische verwerking van persoonsgegevens die nodig is bij het verstrekken van de wettelijk verplichte informatie over het goederenvervoer, moet worden verricht overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679.
- (22) De Commissie moet een evaluatie van deze verordening uitvoeren. Er moet informatie worden verzameld om deze evaluatie te onderbouwen en om te bezien of deze verordening voldoet aan de nagestreefde doelstelling.
- (23) Effectieve en efficiënte handhaving vereist dat alle bevoegde instanties rechtstreeks en in real time toegang hebben tot relevante wettelijk verplichte informatie in elektronische vorm. Daartoe, en in overeenstemming met het "digital by default"-beginsel zoals vermeld in de mededeling van de Commissie van 19 april 2016 met als titel "EU-actieplan inzake e-overheid 2016-2020: Voor een snellere digitalisering van overheidsdiensten", moeten hoofdzakelijk elektronische middelen worden gebruikt voor de uitwisseling van wettelijk verplichte informatie tussen de marktdeelnemers en bevoegde instanties. Daarom moet de Commissie mogelijke initiatieven beoordelen die verplicht willen stellen dat marktdeelnemers gebruikmaken van elektronische middelen om wettelijk verplichte informatie ter beschikking te stellen van bevoegde instanties. De Commissie moet in voorkomend geval overeenkomstige initiatieven voorstellen, met inbegrip van mogelijke wijzigingen van deze verordening en andere relevante Unirechtshandelingen. Om de handhavingscapaciteiten van bevoegde instanties te verbeteren en de kosten voor

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

zowel bevoegde instanties als de marktdeelnemers tot een minimum te beperken, moet de Commissie ook verdere maatregelen overwegen, zoals een grotere interoperabiliteit van en een gemeenschappelijk toegangspunt tot ICT-systemen en -platformen die worden gebruikt voor het registreren en verwerken van wettelijk verplichte informatie zoals bepaald in ander vervoersrecht van de Unie.

- (24) Deze verordening kan niet effectief worden toegepast alvorens de daarin voorziene gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen in werking zijn getreden. Om die reden is de Commissie wettelijk verplicht die gedelegeerde en uitvoeringshandelingen vast te stellen en moet zij onmiddellijk met het opstellen daarvan beginnen opdat de relevante specificaties tijdig worden vastgesteld, indien mogelijk vóór de in deze verordening vastgestelde respectieve termijnen. De tijdige vaststelling van die gedelegeerde en uitvoeringshandelingen is van essentieel belang om de lidstaten en marktdeelnemers voldoende tijd te geven om de nodige maatregelen overeenkomstig deze verordening te nemen. Daarom moeten de verschillende toepassingsperioden in deze verordening dienovereenkomstig worden bepaald.
- (25) Evenzeer moet de kennisgevingsverplichting van de lidstaten uit hoofde van deze verordening binnen een jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening vervuld zijn, teneinde de Commissie in staat te stellen tijdig de eerste gedelegeerde handeling op grond van deze verordening vast te stellen.
- (26) De Europese toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 28, lid 2, van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening wordt een juridisch kader vastgesteld voor de elektronische verstrekking van wettelijk verplichte informatie tussen de betrokken marktdeelnemers en bevoegde instanties met betrekking tot het vervoer van goederen op het grondgebied van de Unie.

Daartoe zijn in deze verordening:

- a) de voorwaarden vastgesteld waaronder bevoegde instanties informatie moeten aanvaarden wanneer die informatie elektronisch ter beschikking is gesteld door de betrokken marktdeelnemers;
- b) de regels vastgesteld voor het verlenen van diensten die betrekking hebben op de elektronische terbeschikkingstelling van wettelijk verplichte informatie door de betrokken marktdeelnemers aan bevoegde instanties.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op:

a) eisen inzake wettelijk verplichte informatie die zijn uiteengezet in:

i) artikel 6, lid 1, van Verordening nr. 11 van de EEG-Raad ⁽¹¹⁾;

ii) artikel 3 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad ⁽¹²⁾;

iii) artikel 8, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹³⁾;

⁽¹⁰⁾ Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

⁽¹¹⁾ Verordening nr. 11 van de EEG-Raad ter uitvoering van artikel 79, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden (PB P 52 van 16.8.1960, blz. 1121).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- iv) artikel 16, onder c), en artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1013/2006; deze verordening doet geen afbreuk aan in desbetreffende Unierechtshandelingen voorziene controles door douanekantoren;
 - v) hoofdstuk 5.4 van deel 5 van bijlage A bij de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), gesloten te Genève op 30 september 1957, zoals bedoeld in deel I.1 van bijlage I bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁴⁾; hoofdstuk 5.4 van deel 5 van het reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID), als opgenomen in bijlage C bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif), gesloten te Vilnius op 3 juni 1999, zoals bedoeld in deel II.1 van bijlage II bij die richtlijn, en hoofdstuk 5.4 van deel 5 van de voorschriften bij de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), gesloten te Genève op 26 mei 2000, zoals bedoeld in deel III.1 van bijlage III bij die richtlijn;
 - b) eisen inzake wettelijk verplichte informatie die zijn vastgesteld in gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen die door de Commissie zijn vastgesteld op grond van een Unierechtshandeling als bedoeld onder a) van dit lid of op grond van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁵⁾ of Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁶⁾. Die gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen worden vermeld in deel A van bijlage I bij deze verordening;
 - c) eisen inzake wettelijk verplichte informatie die zijn vastgesteld in de bepalingen van nationaal recht die zijn opgenomen in deel B van bijlage I bij deze verordening.
2. Uiterlijk op 21 augustus 2021 stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de bepalingen van nationaal recht en de overeenkomstige eisen inzake wettelijk verplichte informatie krachtens welke informatie moet worden verstrekt die geheel of gedeeltelijk identiek is aan de informatie die moet worden verstrekt op grond van de in lid 1, onder a) en b), bedoelde eisen inzake wettelijk verplichte informatie.

Na die kennisgeving stellen de lidstaten de Commissie in kennis van elke bepaling van nationaal recht die:

- a) wijzigingen aanbrengt in eisen inzake wettelijk verplichte informatie die zijn vastgesteld in de bepalingen van nationaal recht die zijn opgenomen in deel B van bijlage I, of
- b) nieuwe relevante eisen inzake wettelijk verplichte informatie vaststelt krachtens welke informatie moet worden verstrekt die geheel of gedeeltelijk identiek is aan de informatie die moet worden verstrekt op grond van de in lid 1, onder a) en b), bedoelde eisen inzake wettelijk verplichte informatie.

De lidstaten doen dergelijke kennisgevingen binnen een maand na de vaststelling van dergelijke bepalingen.

3. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 14 gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van:

- a) deel A van bijlage I teneinde verwijzingen naar alle onder b) van lid 1 van dit artikel vermelde eisen inzake wettelijk verplichte informatie op te nemen;
- b) deel B van bijlage I teneinde verwijzingen naar nationaal recht en eisen inzake wettelijk verplichte informatie overeenkomstig de kennisgevingen op grond van lid 2 van dit artikel op te nemen of te schrappen.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “wettelijk verplichte informatie”: informatie, al dan niet in documentvorm gepresenteerd, die betrekking heeft op het vervoer van goederen op het grondgebied van de Unie, met inbegrip van in doorvoer zijnde goederen, die door een betrokken marktdeelnemer ter beschikking moet worden gesteld overeenkomstig de bepalingen bedoeld in artikel 2, lid 1, teneinde de naleving aan te tonen van de relevante eisen van de handelingen die die bepalingen hebben vastgesteld;
- 2) “eis inzake wettelijk verplichte informatie”: een eis om wettelijk verplichte informatie te verstrekken;

⁽¹⁴⁾ Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

⁽¹⁵⁾ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

⁽¹⁶⁾ Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

- 3) “bevoegde instantie”: een overheidsinstantie, overheidsagentschap of een ander orgaan die of dat bevoegd is om taken uit te voeren op grond van de in artikel 2, lid 1, bedoelde rechtshandelingen en waarvoor toegang tot wettelijk verplichte informatie vereist is, zoals controle, handhaving, validering of monitoring van de naleving op het grondgebied van een lidstaat;
- 4) “elektronische informatie over goederenvervoer” of “eFTI”: een set gegevenselementen die elektronisch worden verwerkt met het oog op de uitwisseling van wettelijk verplichte informatie tussen de betrokken marktdeelnemers en tussen de betrokken marktdeelnemers en bevoegde instanties;
- 5) “eFTI-datasubset”: een set gestructureerde gegevenselementen die overeenstemmen met de wettelijk verplichte informatie als vereist op grond van een specifieke Unierechtshandeling of specifieke bepaling van nationaal recht, als bedoeld in artikel 2, lid 1;
- 6) “gemeenschappelijke eFTI-dataset”: een volledige set gestructureerde gegevenselementen die overeenstemmen met alle eFTI-datasubsets, waarbij de gemeenschappelijke gegevenselementen van de verschillende eFTI-datasubsets slechts eenmaal worden opgenomen;
- 7) “gegevenselement”: de kleinste informatie-eenheid met een unieke omschrijving en exacte technische kenmerken zoals formaat, lengte en lettertype;
- 8) “verwerking”: een bewerking of een geheel van bewerkingen die worden uitgevoerd op eFTI, al dan niet uitgevoerd via geautomatiseerde procedés, zoals het verzamelen, vastleggen, ordenen, structureren, opslaan, bijwerken of wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiden of op andere wijze ter beschikking stellen, aligneren of combineren, afschermen, wissen of vernietigen van eFTI;
- 9) “logbestand”: een automatische registratie van de elektronische verwerking van eFTI;
- 10) “eFTI-platform”: een op informatie- en communicatietechnologie (ICT) gebaseerde oplossing, zoals een besturingsstelsel, een besturingsomgeving of een databank die bestemd is om te worden gebruikt voor de verwerking van eFTI;
- 11) “eFTI-platformontwikkelaar”: een natuurlijke of rechtspersoon die een eFTI-platform heeft ontwikkeld of verkregen, hetzij om wettelijk verplichte informatie met betrekking tot zijn eigen economische activiteiten te verwerken, hetzij om dat platform op de markt te brengen;
- 12) “eFTI-dienst”: een dienst die bestaat uit eFTI-verwerking door middel van een eFTI-platform, alleen of in combinatie met andere ICT-oplossingen, met inbegrip van andere eFTI-platformen;
- 13) “eFTI-dienstverlener”: een natuurlijke of rechtspersoon die een eFTI-dienst verleent aan de betrokken marktdeelnemers op basis van een overeenkomst;
- 14) “betrokken marktdeelnemer”: een exploitant van vervoersactiviteiten of van logistieke activiteiten, of een andere natuurlijke of rechtspersoon, die verantwoordelijk is voor de terbeschikkingstelling van wettelijk verplichte informatie aan bevoegde instanties, overeenkomstig de betreffende eisen inzake wettelijk verplichte informatie;
- 15) “voor mensen leesbare vorm”: een weergave van de gegevens in een elektronische vorm die gebruikt kan worden als informatie voor een natuurlijke persoon, zonder dat verdere verwerking noodzakelijk is;
- 16) “machineleesbare vorm”: een weergave van de gegevens in een elektronische vorm die gebruikt kan worden voor automatische verwerking door een machine;
- 17) “conformiteitsbeoordelingsinstantie”: een conformiteitsbeoordelingsinstantie in de zin van Verordening (EG) nr. 765/2008, die overeenkomstig die verordening is geaccrediteerd om de conformiteitsbeoordelingen van eFTI-platformen of eFTI-dienstverleners uit te voeren;
- 18) “overbrenging”: het vervoer van een bepaalde reeks goederen, met inbegrip van afvalstoffen, tussen de eerste plaats van ophaling en de uiteindelijke plaats van levering, volgens de voorwaarden van één vervoersovereenkomst of van meerdere opeenvolgende vervoersovereenkomsten, in voorkomend geval met inbegrip van de overdracht tussen verschillende vervoerswijzen, ongeacht de hoeveelheid of het aantal vervoerde containers, verpakkingen of stukken.

HOOFDSTUK II

LANGS ELEKTRONISCHE WEG TER BESCHIKKING GESTELDE WETTELIJK VERPLICHTE INFORMATIE

Artikel 4

Eisen voor de betrokken marktdeelnemers

1. Voor de toepassing van artikel 5, leden 1, 2 en 3, voldoen de betrokken marktdeelnemers aan de in dit artikel omschreven eisen.

2. Wanneer de betrokken marktdeelnemers langs elektronische weg wettelijk verplichte informatie ter beschikking stellen van een bevoegde instantie, doen zij dit op basis van gegevens die verwerkt zijn op een gecertificeerd eFTI-platform en, indien van toepassing, door een gecertificeerde eFTI-dienstverlener. Die wettelijk verplichte informatie wordt door de betrokken marktdeelnemers in machineleesbare vorm en, op verzoek van de bevoegde instantie, in een voor mensen leesbare vorm ter beschikking gesteld.

3. Informatie in machineleesbare vorm wordt ter beschikking gesteld via een geauthenticeerde en beveiligde verbinding met de databron van een eFTI-platform. De betrokken marktdeelnemers delen de in artikel 9, lid 1, onder e), bedoelde unieke elektronische identificatielink mee die de bevoegde instantie in staat stelt de wettelijk verplichte informatie over de overbrenging als uniek te identificeren.

4. Door bevoegde instanties gevraagde informatie in een voor mensen leesbare vorm wordt ter plaatse ter beschikking gesteld, op een scherm van een elektronisch toestel dat eigendom is van de betrokken marktdeelnemer.

Artikel 5

Eisen voor bevoegde instanties

1. Met ingang van 30 maanden na de datum van inwerkingtreding van de eerste van de gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen bedoeld in de artikelen 7 en 8, aanvaarden bevoegde instanties wettelijk verplichte informatie die overeenkomstig artikel 4 elektronisch door de betrokken marktdeelnemers ter beschikking is gesteld, dit tevens ingeval bevoegde instanties de wettelijk verplichte informatie als aanvullende informatie hebben opgevraagd.

2. Wanneer de betrokken marktdeelnemer overeenkomstig artikel 4 van deze verordening langs elektronische weg wettelijk voorgeschreven informatie als vereist op grond van Verordening (EG) nr. 1013/2006 ter beschikking heeft gesteld, aanvaarden de betrokken bevoegde instanties die wettelijk voorgeschreven informatie ook zonder de in artikel 26, leden 3 en 4, van Verordening (EG) nr. 1013/2006 bedoelde goedkeuring.

3. Wanneer wettelijk voorgeschreven informatie als vereist op grond van een specifieke Unierechtshandeling of specifieke bepaling van nationaal recht, als bedoeld in artikel 2, lid 1, officiële validering omvat, zoals stempels of certificaten, verstrekt de desbetreffende instantie die validering elektronisch, overeenkomstig de eisen die door de in de artikelen 7 en 8 bedoelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen zijn vastgesteld.

4. Om te voldoen aan de in de leden 1 tot en met 3 van dit artikel genoemde eisen nemen de lidstaten maatregelen opdat al hun bevoegde instanties toegang kunnen krijgen tot wettelijk verplichte informatie die door de betrokken marktdeelnemers ter beschikking is gesteld overeenkomstig artikel 4 en deze te verwerken. Die maatregelen voldoen aan de in de artikelen 7 en 8 bedoelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.

Artikel 6

Vertrouwelijke commerciële informatie

Bevoegde instanties, eFTI-dienstverleners en de betrokken marktdeelnemers nemen maatregelen om de vertrouwelijkheid te garanderen van de overeenkomstig deze verordening verwerkte en uitgewisselde informatie en om ervoor te zorgen dat dergelijke informatie alleen mag worden geraadpleegd en verwerkt wanneer daartoe machtiging is verleend.

Artikel 7

Gemeenschappelijke eFTI-dataset en eFTI-datasubsets

1. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 14 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening door de gemeenschappelijke eFTI-dataset en de eFTI-datasubsets vast te stellen en te wijzigen met betrekking tot de respectieve eisen inzake wettelijke verplichte informatie als bedoeld in artikel 2, lid 1, met inbegrip van de overeenkomstige specificaties over de definitie en technische kenmerken voor elk gegevenselement dat in de gemeenschappelijke eFTI-dataset en de eFTI-datasubsets is opgenomen.

2. Bij de vaststelling van de in lid 1 bedoelde gedelegeerde handelingen:

a) houdt de Commissie rekening met relevante internationale verdragen en relevant Unierecht, en

b) streeft de Commissie ernaar de interoperabiliteit van de gemeenschappelijke eFTI-dataset en van de eFTI-datasubsets te waarborgen met datamodellen die internationaal of op Unieniveau zijn aanvaard, met inbegrip van multimodale datamodellen.

3. De eerste dergelijke gedelegeerde handeling omvat alle in lid 1 bedoelde elementen en wordt uiterlijk op 21 februari 2023 vastgesteld.

*Artikel 8***Gemeenschappelijke procedures en regels voor toegang**

1. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met gemeenschappelijke procedures en gedetailleerde regels, waaronder gemeenschappelijke technische specificaties, inzake de toegang van bevoegde instanties tot eFTI-platformen, met inbegrip van procedures voor de verwerking van wettelijk verplichte informatie en voor communicatie tussen bevoegde instanties en de betrokken marktdeelnemers met betrekking tot die informatie.
2. Bij de vaststelling van de in lid 1 bedoelde uitvoeringshandelingen streeft de Commissie ernaar de administratieve procedures efficiënter te maken en de nalevingskosten voor zowel de betrokken marktdeelnemers als de bevoegde instanties tot een minimum te beperken.
3. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. De eerste dergelijke uitvoeringshandeling omvat alle in lid 1 van dit artikel bedoelde elementen en wordt uiterlijk op 21 februari 2023 vastgesteld.

HOOFDSTUK III

eFTI-PLATFORMEN EN eFTI-DIENSTVERLENERS*DEEL 1***Eisen voor eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners***Artikel 9***Functionele eisen voor eFTI-platformen**

1. De eFTI-platformen die worden gebruikt voor de verwerking van wettelijk verplichte informatie bevatten functies die ervoor zorgen dat:
 - a) persoonsgegevens kunnen worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679;
 - b) commerciële gegevens kunnen worden verwerkt overeenkomstig artikel 6;
 - c) bevoegde instanties de gegevens kunnen raadplegen en verwerken overeenkomstig de specificaties die door middel van de in de artikelen 7 en 8 bedoelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen zijn vastgesteld;
 - d) de betrokken marktdeelnemers de informatie ter beschikking kunnen stellen van bevoegde instanties overeenkomstig artikel 4;
 - e) een unieke elektronische identificatielink tot stand kan worden gebracht tussen een overbrenging en de daaraan gerelateerde gegevenselementen, waaronder een gestructureerde verwijzing naar het eFTI-platform waar de gegevens ter beschikking worden gesteld, zoals een unieke referentie-identificatiecode;
 - f) gegevens uitsluitend op basis van gemachtigde en geauthenticeerde toegang kunnen worden verwerkt;
 - g) alle gegevensverwerkingshandelingen in logbestanden worden geregistreerd om ten minste de identificatie van elke verwerkingshandeling, de natuurlijke persoon of rechtspersoon die de handeling heeft verricht en de opeenvolging van de handelingen voor elke individueel gegevenselement mogelijk te maken; als een handeling het wijzigen of schrappen van een bestaand gegevenselement omvat, blijft het oorspronkelijke gegevenselement behouden;
 - h) gegevens kunnen worden gearchiveerd en voor bevoegde instanties toegankelijk blijven overeenkomstig de relevante Unierechtshandelingen en het relevante nationale recht waarbij de respectieve eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld;
 - i) de onder g) van dit lid bedoelde logbestanden worden gearchiveerd en voor bevoegde instanties toegankelijk blijven, voor controle gedurende de periode bepaald in de relevante Unierechtshandelingen en het relevante nationale recht waarbij de respectieve eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld en, voor toezicht, gedurende de in artikel 17 bedoelde perioden;
 - j) gegevens worden beschermd tegen corruptie en diefstal;
 - k) de verwerkte gegevenselementen beantwoorden aan de gemeenschappelijke eFTI-dataset en aan de eFTI-datasubsets die zijn vastgesteld door de in artikel 7 bedoelde gedelegeerde handelingen, en kunnen worden verwerkt in elk van de officiële talen van de Unie, zoals bepaald in de relevante Unierechtshandelingen en het relevante nationale recht waarbij de respectieve eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld.

2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde specificaties betreffende de in lid 1 van dit artikel vastgestelde eisen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. Bij het vaststellen van die specificaties:

- a) streeft de Commissie ernaar de interoperabiliteit van de eFTI-platformen te waarborgen;
- b) houdt de Commissie rekening met de relevante bestaande technische oplossingen en normen;
- c) zorgt de Commissie ervoor dat de specificaties zo veel mogelijk technologie-neutraal blijven.

De eerste dergelijke uitvoeringshandeling omvat alle in lid 1 van dit artikel bedoelde elementen en wordt uiterlijk op 21 augustus 2023 vastgesteld.

Artikel 10

Eisen voor eFTI-dienstverleners

1. eFTI-dienstverleners zorgen ervoor dat:
 - a) de gegevens alleen worden verwerkt door gemachtigde gebruikers en overeenkomstig duidelijk gedefinieerde en toegewezen verwerkingsrechten in het eFTI-platform, overeenkomstig de relevante eisen inzake wettelijk verplichte informatie;
 - b) de gegevens bewaard worden en toegankelijk zijn overeenkomstig de Unierechtshandelingen en het nationale recht waarin de respectieve eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld;
 - c) bevoegde instanties onmiddellijk toegang hebben tot wettelijk verplichte informatie over een goederenvervoersactiviteit die wordt verwerkt via hun eFTI-platformen, zonder kosten of vergoedingen;
 - d) de gegevens adequaat worden beveiligd, onder meer tegen niet-gemachtigde of onrechtmatige verwerking en tegen onopzettelijk verlies, vernietiging of beschadiging.

2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde regels betreffende de in lid 1 van dit artikel vastgestelde eisen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. De eerste dergelijke uitvoeringshandeling omvat alle in lid 1 van dit artikel bedoelde elementen en wordt uiterlijk op 21 augustus 2023 vastgesteld.

DEEL 2

Certificering

Artikel 11

Conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Conformiteitsbeoordelingsinstanties worden geaccrediteerd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 met het oog op de certificering van eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners, zoals uiteengezet in de artikelen 12 en 13 van deze verordening.
2. Met het oog op de accreditatie voldoen conformiteitsbeoordelingsinstanties aan de eisen in bijlage II. Nationale accreditatie-instanties stellen de overeenkomstig lid 3 van dit artikel aangewezen nationale autoriteit in kennis van het adres van de website waar zij de informatie over de geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstanties openbaar maken, met inbegrip van een actuele lijst van die instanties.
3. Elke lidstaat wijst een autoriteit aan die een bijgewerkte lijst bijhoudt van de geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstanties, de eFTI-platformen en de eFTI-dienstverleners die beschikken over een geldige certificering op basis van de op grond van lid 2 van dit artikel, artikel 12, lid 2, en artikel 13, lid 2, verstrekte informatie. Die aangewezen nationale autoriteiten maken die lijst openbaar op een officiële overheidswebsite.
4. Uiterlijk op 31 maart van elk jaar stellen die aangewezen nationale autoriteiten de Commissie in kennis van de in lid 3 bedoelde lijst, samen met het adres van de website waarop die lijst is gepubliceerd. De Commissie publiceert dat websiteadres op haar officiële website.

*Artikel 12***Certificering van eFTI-platformen**

1. Op aanvraag van een eFTI-platformontwikkelaar beoordeelt een conformiteitsbeoordelingsinstantie of het eFTI-platform voldoet aan de eisen van artikel 9, lid 1. Als het resultaat van de beoordeling positief is, geeft de conformiteitsbeoordelingsinstantie een certificaat van conformiteit voor dat eFTI-platform af. Als het resultaat van de beoordeling negatief is, verstrekt de conformiteitsbeoordelingsinstantie de aanvrager de redenen voor die negatieve beoordeling.
2. Elke conformiteitsbeoordelingsinstantie houdt een bijgewerkte lijst bij van de eFTI-platformen die zij heeft gecertificeerd en waarvoor zij de certificering heeft ingetrokken of geschorst. Zij maakt die lijst openbaar op haar website en deelt het adres van die website mee aan de in artikel 11, lid 3, bedoelde aangewezen nationale autoriteit.
3. Informatie die via een gecertificeerd eFTI-platform ter beschikking van bevoegde instanties wordt gesteld, gaat vergezeld van een certificeringsmerk.
4. De eFTI-platformontwikkelaar vraagt een nieuwe beoordeling van zijn eFTI-platform aan als de technische specificaties in de in artikel 9, lid 2, bedoelde uitvoeringshandelingen worden herzien.
5. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 14 teneinde deze verordening aan te vullen met regels inzake de certificering van eFTI-platformen en inzake het gebruik van het certificeringsmerk, met inbegrip van regels inzake de vernieuwing, de schorsing en de intrekking van certificering.

*Artikel 13***Certificering voor eFTI-dienstverleners**

1. Op aanvraag van een eFTI-dienstverlener beoordeelt een conformiteitsbeoordelingsinstantie of de eFTI-dienstverlener voldoet aan de eisen van artikel 10, lid 1. Als het resultaat van de beoordeling positief is, geeft de conformiteitsbeoordelingsinstantie een certificaat van conformiteit af. Als het resultaat van de beoordeling negatief is, verstrekt de conformiteitsbeoordelingsinstantie de aanvrager de redenen voor die negatieve beoordeling.
2. Elke conformiteitsbeoordelingsinstantie houdt een bijgewerkte lijst bij van de eFTI-dienstverleners die zij heeft gecertificeerd en waarvoor zij de certificering heeft ingetrokken of geschorst. Zij maakt die lijst openbaar op haar website en deelt het adres van die website mee aan de in artikel 11, lid 3, bedoelde aangewezen nationale autoriteit.
3. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 14 teneinde deze verordening aan te vullen met regels inzake de certificering van eFTI-dienstverleners, met inbegrip van regels inzake de vernieuwing, de schorsing en de intrekking van certificering.

HOOFDSTUK IV

BEVOEGDHEIDSDELEGATIE EN UITVOERINGSBEPALINGEN*Artikel 14***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 2, lid 3, artikel 7, artikel 12, lid 5, en artikel 13, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend voor een periode van vijf jaar, met ingang van 20 augustus 2020. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met dezelfde termijnen 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 2, lid 3, artikel 7, artikel 12, lid 5, en artikel 13, lid 3, 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 de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie 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, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een op grond van artikel 2, lid 3, artikel 7, artikel 12, lid 5, en artikel 13, lid 3, 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 vóór het verstrijken van die termijn de Commissie heeft meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 15

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. 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.

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 16

Evaluatie

1. Uiterlijk op 21 februari 2029 voert de Commissie een evaluatie van deze verordening uit en brengt zij over de belangrijkste bevindingen verslag uit aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité.

De Commissie beoordeelt ook mogelijke initiatieven, met name teneinde:

- a) te voorzien in de verplichting voor marktdeelnemers om elektronisch verstrekte wettelijk verplichte informatie ter beschikking van bevoegde instanties te stellen, overeenkomstig deze verordening;
- b) verdere interoperabiliteit en interconnectiviteit tot stand te brengen tussen enerzijds de eFTI-omgeving en anderzijds de verschillende ICT-systemen en -platformen voor het registreren en verwerken van wettelijk verplichte informatie zoals bepaald in ander vervoersrecht van de Unie.

Die beoordelingen betreffen met name de wijziging van deze verordening en de wijziging van andere relevante Unierechtshandelingen, en gaat in voorkomend geval vergezeld van een wetgevingsvoorstel.

2. De lidstaten verstrekken de Commissie de in artikel 17 omschreven informatie die nodig is voor de opstelling van het in lid 1 van dit artikel bedoelde verslag.

Artikel 17

Monitoring

Uiterlijk op 21 augustus 2027, en elke vijf jaar daarna, verstrekken de lidstaten de Commissie, op basis van de in artikel 9, lid 1, onder g) en i), bedoelde logbestanden, informatie over het aantal malen dat bevoegde instanties de door de betrokken marktdeelnemers overeenkomstig artikel 4 elektronisch ter beschikking gestelde wettelijk verplichte informatie hebben geraadpleegd en verwerkt.

Die informatie wordt verstrekt voor elk jaar van de rapporteringsperiode.

Artikel 18

Inwerkingtreding en toepassing

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

2. Zij is van toepassing met ingang van 21 augustus 2024.
3. Artikel 2, lid 2, artikel 5, lid 4, artikel 7, artikel 8, artikel 9, lid 2, en artikel 10, lid 2, zijn echter van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 15 juli 2020.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

D.M. SASSOLI

Voor de Raad

De voorzitter

J. KLOECKNER

BIJLAGE I

**WETTELIJK VERPLICHTE INFORMATIE DIE ONDER HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DEZE VERORDENING
VALT**

DEEL A — In artikel 2, lid 1, onder b), bedoelde eisen inzake wettelijk verplichte informatie

Lijst van in artikel 2, lid 1, onder b), bedoelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen:

- 1) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie ⁽¹⁾ tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart: bijlage, punt 6.3.2.6, onder a), b), c), d), e), f) en g).

DEEL B — Nationaal recht

De relevante bepalingen van nationaal recht waarvoor informatie moet worden verstrekt die geheel of gedeeltelijk identiek is aan de in artikel 2, lid 1, onder a) en b), gespecificeerde informatie, worden hierna vermeld.

[Lidstaat]

- 1) Rechtshandeling: [bepaling]

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1).

BIJLAGE II

EISEN MET BETREKKING TOT CONFORMITEITSBEOORDELINGSINSTANTIES

1. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is naar nationaal recht opgericht en heeft rechtspersoonlijkheid.
2. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is een derde partij die onafhankelijk is van de door haar beoordeelde organisaties, eFTI-platformen of eFTI-platformdienstverleners.

Een instantie die lid is van een vereniging van ondernemers of een beroepsorganisatie die ondernemingen vertegenwoordigt die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de montage, het gebruik of het onderhoud van het door haar beoordeelde eFTI-platform of de door haar beoordeelde eFTI-platformdienstverlener, kan als een dergelijke instantie worden beschouwd mits aangetoond kan worden dat zij onafhankelijk is en geen belangenconflicten heeft.

3. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie, haar hoogste leidinggevend en het personeel dat verantwoordelijk is voor het verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken, zijn niet de ontwerper, fabrikant, leverancier, installateur, koper, eigenaar, gebruiker of onderhoudsverantwoordelijke van het door hen beoordeelde eFTI-platform of de door hen beoordeelde eFTI-platformdienstverlener, noch de vertegenwoordiger van een van die partijen.

Een conformiteitsbeoordelingsinstantie, haar hoogste leidinggevend en het personeel dat verantwoordelijk is voor het verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken, zijn niet rechtstreeks betrokken bij het ontwerpen, vervaardigen of bouwen, verhandelen, installeren, gebruiken of onderhouden van dat eFTI-platform of die eFTI-platformdienstverlener, noch vertegenwoordigen zij de bij die activiteiten betrokken partijen. Zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijk oordeel of hun integriteit met betrekking tot conformiteitsbeoordelingsactiviteiten waarvoor zij zijn geaccrediteerd, in het gedrang kunnen brengen. Dit geldt met name voor adviesdiensten.

Conformiteitsbeoordelingsinstanties zorgen ervoor dat de activiteiten van hun dochterondernemingen of onderaannemers de vertrouwelijkheid, objectiviteit of onpartijdigheid van hun conformiteitsbeoordelingsactiviteiten niet aantasten.

4. Conformiteitsbeoordelingsinstanties en hun personeel verrichten de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten met de hoogste mate van professionele integriteit en met de vereiste technische bekwaamheid op het specifieke gebied, zonder druk of aansporing, met name van financiële aard, die hun oordeel of de resultaten van hun conformiteitsbeoordelingsactiviteiten kunnen beïnvloeden, met name van personen of groepen van personen die belang hebben bij de resultaten van die activiteiten.
5. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is in staat alle conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten die in de artikelen 12 en 13 van deze verordening aan haar zijn toegewezen, ongeacht of die taken door de conformiteitsbeoordelingsinstantie zelf of namens haar en onder haar verantwoordelijkheid worden verricht.

Een conformiteitsbeoordelingsinstantie beschikt over:

- a) het nodige personeel met technische kennis en voldoende relevante ervaring om de conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten;
- b) de nodige beschrijvingen van de procedures in overeenstemming waarmee de conformiteitsbeoordeling wordt uitgevoerd;
- c) de nodige procedures voor de uitoefening van haar activiteiten, waarin voldoende rekening wordt gehouden met de omvang van een onderneming, de sector waarin zij actief is, haar structuur, en de relatieve complexiteit van de technologie in kwestie.

Een conformiteitsbeoordelingsinstantie beschikt over de middelen die nodig zijn om de technische en administratieve taken in verband met de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten op passende wijze uit te voeren.

6. Het personeel dat verantwoordelijk is voor het verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken, beschikt over:
 - a) een gedegen technische en beroepsopleiding die alle conformiteitsbeoordelingsactiviteiten omvat;

- b) voldoende kennis van de eisen inzake de beoordelingen die het uitvoert en voldoende autoriteit om die beoordelingen uit te voeren;
 - c) gepaste kennis over en inzicht in de in de artikelen 9 en 10 van deze verordening uiteengezette eisen;
 - d) de bekwaamheid om conformiteitscertificaten, dossiers en rapporten op te stellen die aantonen dat de beoordelingen zijn uitgevoerd.
7. De onpartijdigheid van de conformiteitsbeoordelingsinstanties, van hun hoogste leidinggevend en van het personeel dat verantwoordelijk is voor het verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken, wordt gewaarborgd.
- De beloning van de hoogste leidinggevend en van het personeel dat verantwoordelijk is voor het verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken van een conformiteitsbeoordelingsinstantie, hangt niet af van het aantal uitgevoerde beoordelingen of van de resultaten daarvan.
8. Conformiteitsbeoordelingsinstanties sluiten een aansprakelijkheidsverzekering af, tenzij de aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de staat wordt gedekt of de lidstaat zelf rechtstreeks verantwoordelijk is voor de conformiteitsbeoordeling.
9. Het personeel van een conformiteitsbeoordelingsinstantie is gebonden aan het beroepsgeheim ten aanzien van alle informatie die hun ter kennis komt bij het verrichten van hun taken uit hoofde van de artikelen 12 en 13 van deze verordening of de bepalingen van nationaal recht die daaraan uitvoering geven, behalve ten opzichte van de bevoegde instanties van de lidstaat waarin de activiteiten worden uitgevoerd. Eigendomsrechten worden beschermd.
10. Conformiteitsbeoordelingsinstanties nemen deel aan, of zorgen ervoor dat hun personeel dat verantwoordelijk is voor het verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken op de hoogte is van, relevante normalisatieactiviteiten en relevante regelgevende activiteiten.
-

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 ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

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 sector specifieke 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 ⁽⁴⁾ en 2014/67/EU ⁽⁵⁾ 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.

⁽¹⁾ PB C 197 van 8.6.2018, blz. 45.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 57.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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 sectorspecifieke wetgeving voor het wegvervoer.
- (7) 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.
- (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 sectorspecifieke 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⁽⁶⁾ en (EG) nr. 1073/2009⁽⁷⁾ 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 sectorspecifieke 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 vervoerondernemingen uit andere lidstaten en voor gedetacheerde bestuurders. Dit moet, in voorkomend geval, ook

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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 ⁽⁸⁾, 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.

⁽⁸⁾ 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 ⁽⁹⁾. 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 detacheringsregels in deze richtlijn te vergemakkelijken, moeten ondernemers een detacheringsverklaring 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 detacheringsverklaringen 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 detacheringsregels met inachtneming van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾ 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 ⁽¹¹⁾.
- (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 ⁽¹²⁾ 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 ⁽¹³⁾.
- (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.

⁽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) 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⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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 ⁽¹⁴⁾ 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 ⁽¹⁵⁾ 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 detacheringsverklaringen 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 ⁽¹⁶⁾. 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

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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⁽¹⁷⁾, 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⁽¹⁸⁾. 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⁽¹⁹⁾ 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.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

⁽¹⁹⁾ 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⁽²⁰⁾, 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;

⁽²⁰⁾ 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 ⁽²¹⁾, 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.

⁽²¹⁾ 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 tweejaarlijks 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 afdrucken;
- 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).”;

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 handhavingsvoorschriften 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

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL