UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2022/694 VAN DE COMMISSIE

van 2 mei 2022

tot wijziging van Verordening (EU) 2016/403 wat betreft nieuwe ernstige inbreuken op de Unieregels die kunnen leiden tot het verlies van de betrouwbaarheidsstatus van wegvervoerondernemers

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien 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 ([1]), en met name artikel 6, lid 2, punt a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Verordening (EG) nr. 1071/2009 is gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad ([2]), waarbij nieuwe ernstige inbreuken met betrekking tot het recht dat van toepassing is op contractuele verplichtingen, cabotage en detachering van werknemers in het wegvervoer, zijn toegevoegd aan de lijst van inbreuken die kunnen leiden tot verlies van de betrouwbaarheidsstatus als bedoeld in artikel 3, lid 1, punt b), van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

(2) Bij Verordening (EU) 2020/1055 is ook de vermelding van het risico van verstoring van de concurrentie op de wegvervoersmarkt ingevoegd als een aanvullend criterium waarmee de Commissie rekening moet houden bij het bepalen van de ernst van ernstige inbreuken.

(3) Verordening (EU) 2020/1055 wijzigde Verordening (EG) nr. 1071/2009 ook in die zin dat de Commissie bij de vaststelling van de frequentie waarboven herhaalde inbreuken als ernstiger moeten worden beschouwd, rekening moet houden met het aantal voertuigen dat voor het vervoer wordt gebruikt en niet met het aantal bestuurders.

(4) Bij Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad ([3]) zijn nieuwe bepalingen ingevoerd met betrekking tot inbreuken die het risico op ernstig letsel, overlijden of verstoring van de concurrentie op de wegvervoersmarkt met zich meebrengen. Die inbreuken moeten worden toegevoegd aan de lijst van ernstige inbreuken op de regelgeving van de Unie als bedoeld in artikel 6, lid 1, derde alinea, punt b), van Verordening (EG) nr. 1071/2009, die een invloed kunnen hebben op de betrouwbaarheidsstatus van de wegvervoersonderneming of de vervoersmanager.

(5) Verordening (EU) 2016/403 van de Commissie ([4]) moet derhalve worden gewijzigd om de nieuwe inbreuken erin op te nemen en rekening te houden met de nieuwe criteria voor het bepalen van de ernst en de frequentie van de inbreuken.

(6) De in deze verordening opgenomen maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het wegvervoer,

([1]) PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

([2]) 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).

([3]) 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 minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

([4]) Verordening (EU) 2016/403 van de Commissie van 18 maart 2016 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de classificatie van ernstige inbreuken op de wetgeving van de Unie die tot verlies van de betrouwbaarheidsstatus van wegvervoerondernemers kunnen leiden, en tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 74 van 19.3.2016, blz. 8).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) 2016/403 wordt als volgt gewijzigd:

1) Bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

2) Bijlage II wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze verordening.

Artikel 2

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

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

Gedaan te Brussel, 2 mei 2022.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Bijlage I bij Verordening (EU) 2016/403 owordt als volgt gewijzigd:

1) De inleidende alinea's en deel 1 worden vervangen door:

"**Categorisering van ernstige inbreuken**

(als bedoeld in artikel 1)

De volgende tabellen bevatten categorieën en soorten ernstige inbreuken op de Unieregels voor het commerciële wegvervoer, ingedeeld in drie ernstcategorieën overeenkomstig het eventuele risico van overlijden of ernstige verwondingen en/of van verstoring van de concurrentie op de wegvervoersmarkt.

1. **Categorieën inbreuken op Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad** (*) **(rij- en rusttijden)**

Nr.	RECHTSGR-ONDSLAG	SOORT INBREUK		ERNST (1)		
				MSI	VSI	SI
	Bemanning					
1.	Artikel 5, lid 1	Niet-naleving van de minimumleeftijd van bestuurders				X
Rijtijden						
2.	Artikel 6, lid 1	Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 9 uur als verlenging tot 10 uur niet is toegestaan	10 u ≤ … < 11 u			X
3.			11 u ≤ …		X	
4.		Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 9 uur met 50 % of meer	13 u 30 min ≤ …	X		
5.		Overschrijding van de verlengde dagelijkse rijtijd van 10 uur, als verlenging is toegestaan	11 u ≤ … < 12 u			X
6.			12 u ≤ …		X	
7.		Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 10 uur met 50 % of meer	15 u ≤ …	X		
8.	Artikel 6, lid 2	Overschrijding van de wekelijkse rijtijd	60 u ≤ … < 65 u			X
9.			65 u ≤ … < 70 u		X	
10.		Overschrijding van de wekelijkse rijtijd met 25 % of meer	70 u ≤ …	X		
11.	Artikel 6, lid 3	Overschrijding van de totale maximumrijtijd gedurende 2 opeenvolgende weken	100 u ≤ … < 105 u			X
12.			105 u ≤ … < 112 u 30 min		X	
13.		Overschrijding van de totale maximumrijtijd gedurende 2 opeenvolgende weken met 25 % of meer	112 u 30 min ≤ …	X		
Onderbrekingen						
14.	Artikel 7	Overschrijding van de aaneengesloten rijtijd van 4,5 uur alvorens een pauze te nemen	5 u ≤ … < 6 u			X
15.			6 u ≤ …		X	

		Rusttijden				
16.	Artikel 8, lid 2	Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 11 uur als een verkorting van de dagelijkse rusttijd niet is toegestaan	8 u 30 min ≤ … < 10 u			X
17.			… < 8 u 30 min		X	
18.		Onvoldoende verkorte dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur als verkorting is toegestaan	7 u ≤ … < 8 u			X
19.			… < 7 u		X	
20.		Onvoldoende opgesplitste dagelijkse rusttijd van minder dan 3 uur + 9 uur	3 u + [7 u ≤ … < 8 u]			X
21.			3 u + [… < 7 u]		X	
22.	Artikel 8, lid 5	Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur bij meervoudige bemanning	7 u ≤ … < 8 u			X
23.			… < 7 u		X	
24.	Artikel 8, lid 6	Onvoldoende verkorte wekelijkse rusttijd van minder dan 24 uur	20 u ≤ … < 22 u			X
25.			… < 20 u		X	
26.		Onvoldoende wekelijkse rusttijd van minder dan 45 uur als een verkorting van de wekelijkse rusttijd niet is toegestaan	36 u ≤ … < 42 u			X
27.			… < 36 u		X	
28.	Artikel 8, lid 6	Overschrijden van 6 opeenvolgende perioden van 24 uur na afloop van de vorige wekelijkse rusttijd	3 u ≤ … < 12 u			X
29.			12 u ≤ …		X	
30.	Artikel 8, lid 6 ter	Geen rusttijd ter compensatie van 2 opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden			X	
31.	Artikel 8, lid 8	Normale wekelijkse rusttijd of wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die in een voertuig wordt genomen			X	
32.	Artikel 8, lid 8	De werkgever dekt de kosten voor het verblijf buiten het voertuig niet				X
	Afwijking van de 12 dagenregel					
33.	Artikel 8, lid 6 bis	Overschrijden van 12 opeenvolgende perioden van 24 uur na afloop van de vorige normale wekelijkse rusttijd	3 u ≤ … < 12 u			X
34.			12 u ≤ …		X	
35.	Artikel 8, lid 6 bis, punt b), ii)	Wekelijkse rusttijd genomen na 12 opeenvolgende perioden van 24 uur	65 u ≤ … ≤ 67 u			X
36.			… ≤ 65 h		X	
37.	Artikel 8, lid 6 bis, punt d)	Rijtijd, tussen 22.00 en 6.00 uur, van meer dan 3 uur voor een onderbreking als het voertuig door slechts 1 persoon wordt bemand	3 u < … < 4,5 u			X
38.			4,5 u ≤ …		X	
		Organisatie van het werk				
39.	Artikel 8, lid 8 bis	De vervoersonderneming zorgt er bij de planning van het werk niet voor dat de bestuurders kunnen terugkeren naar de exploitatievestiging van de werkgever of naar hun woonplaats			X	

40.	Artikel 10, lid 1	Koppeling van het loon/de betaling aan de afgelegde afstand, de leveringssnelheid of de hoeveelheid vervoerde goederen		X	
41.	Artikel 10, lid 2	Geen of gebrekkige organisatie van het werk van de bestuurder, geen of gebrekkige instructies die de bestuurder in staat stellen aan de wetgeving te voldoen		X	

([1]) MSI = ernstigste inbreuk / VSI = zeer ernstige inbreuk / SI = ernstige inbreuk.

(*) 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).".

2) Deel 2 wordt vervangen door:

"2. Categorieën inbreuken op Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad (*) (tachograaf)

Nr.	RECHTS-GRONDSLAG	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
Installatie van de tachograaf					
1.	Artikel 3, lid 1, lid 4 en lid 4 bis, en artikel 22	Geen tachograaf met typegoedkeuring geïnstalleerd en in gebruik	X		
Gebruik van tachografen, bestuurderskaarten en registratiebladen					
2.	Artikel 23, lid 1	Gebruik van een tachograaf die niet door een erkende werkplaats is gecontroleerd		X	
3.	Artikel 27	De bestuurder bezit en/of gebruikt meer dan één bestuurderskaart		X	
4.		Rijden met een vervalste bestuurderskaart (*geldt als rijden zonder bestuurderskaart*)	X		
5.		Rijden met de bestuurderskaart van een andere bestuurder (*geldt als rijden zonder bestuurderskaart*)	X		
6.		Rijden met een bestuurderskaart die is verkregen op grond van foute verklaringen en/of vervalste documenten (*geldt als rijden zonder bestuurderskaart*)	X		
7.	Artikel 32, lid 1	Tachograaf werkt niet correct (*bv.: tachograaf niet correct geïnspecteerd, gekalibreerd en verzegeld)*		X	
8.	Artikel 32, lid 1, en artikel 33, lid 1	Tachograaf niet correct gebruikt (*bv.: doelbewust, vrijwillig of verplicht misbruik, ontbreken van instructies over correct gebruik enz.)*		X	
9.	Artikel 32, lid 3	Aanwezigheid in het voertuig en/of gebruik van een frauduleus apparaat dat de geregistreerde gegevens van de tachograaf kan wijzigen	X		

10.		Vervalsen, verbergen, schrappen of vernietigen van op de registratiebladen opgeslagen gegevens of van gegevens die zijn opgeslagen of gedownload van de tachograaf en/of bestuurderskaart	X		
11.	Artikel 33, lid 2	De onderneming houdt de registratiebladen, print-outs en gedownloade gegevens niet bij		X	
12.		Geregistreerde en opgeslagen gegevens niet beschikbaar gedurende minstens een jaar		X	
13.	Artikel 34, lid 1	Incorrect gebruik van registratiebladen/ bestuurderskaart		X	
14.		Niet-toegestane intrekking van registratiebladen of bestuurderskaart, met gevolgen voor de registratie van relevante gegevens		X	
15.	Artikel 34, lid 1 bis	Het registratieblad of de bestuurderskaart is gebruikt gedurende een langere periode dan die waarvoor het blad of de kaart bestemd is, en er zijn gegevens verloren gegaan		X	
16.	Artikel 34, lid 2	Gebruik van vuile of beschadigde registratiebladen of bestuurderskaarten, met onleesbare gegevens		X	
17.	Artikel 34, lid 3	Geen handmatige invoer als dat vereist is		X	
18.	Artikel 34, lid 4	Gebruik van het verkeerde registratieblad, of de bestuurderskaart is niet in de correcte lezer ingebracht (meervoudige bemanning)			X
19.	Artikel 34, lid 5	Incorrect gebruik van de schakelorganen		X	
		Voorleggen van informatie			
20.	Artikel 34, lid 5, punt b), v)	Incorrect gebruik of niet-gebruik van het teken voor " veerboot/trein"			X
21.	Artikel 34, lid 6	Vereiste informatie niet aangebracht op het registratieblad		X	
22.	Artikel 34, lid 7	De bestuurder heeft de symbolen van de landen waarvan hij de grenzen tijdens zijn dagelijkse werktijd heeft overschreden, niet vermeld			X
23.	Artikel 34, lid 7	De bestuurder heeft de symbolen van de landen waar de werkperiode van de dag is begonnen en beëindigd, niet vermeld			X
24.	Artikel 36	Controle weigeren		X	
25.	Artikel 36	De bestuurder kan de handmatig opgetekende gegevens en de afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 28 dagen niet overleggen (tot en met 30 december 2024); de bestuurder kan de handmatig opgetekende gegevens en de afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen niet overleggen (vanaf 31 december 2024)		X	
26.	Artikel 36	Bestuurder bezit een bestuurderskaart maar kan die niet voorleggen		X	

Storingen					
27.	Artikel 37, lid 1, en artikel 22, lid 1	Tachograaf niet hersteld door een erkende installateur of werkplaats		X	
28.	Artikel 37, lid 2	De bestuurder tekent niet alle vereiste gegevens op voor de tijden die niet meer worden geregistreerd omdat de tachograaf onbruikbaar of defect is		X	

(*) 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).".

3) Deel 6 wordt vervangen door:

"6. Categorieën inbreuken op Richtlijn 92/6/EEG van de Raad (*) (snelheidsbegrenzers)

Nr.	RECHTS-GRONDSLAG	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Artikelen 2 en 3	Geen snelheidsbegrenzer geïnstalleerd	X		
2.	Artikel 5	Snelheidsbegrenzer voldoet niet aan de geldende technische voorschriften		X	
3.	Artikel 5	Snelheidsbegrenzer niet geïnstalleerd door een erkende werkplaats			X
4.		Aanwezigheid en/of gebruik van een frauduleus apparaat waarmee de gegevens van de snelheidsbegrenzer kunnen worden vervalst, of aanwezigheid en/of gebruik van een frauduleuze snelheidsbegrenzer	X		

(*) 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).".

4) Deel 10 wordt vervangen door:

"10. Categorieën inbreuken op Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad (*) (toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg)

Nr.	RECHTS-GRONDSLAG	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
Communautaire vergunning					
1.	Artikel 3 en artikel 8, lid 1	Vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldige communautaire vergunning (d.w.z.: er is geen vergunning of ze is vervalst, ingetrokken, verlopen enz.)	X		

2.	Artikel 4	De vervoeronderneming of de bestuurder kan geen geldige communautaire vergunning of voor eensluidend gewaarmerkt exemplaar voorleggen aan de inspecteur (d.w.z.: de communautaire vergunning of het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift is verloren, vergeten, beschadigd enz.)		X	
		Bestuurdersattest			
3.	Artikel 3 en artikel 8, lid 1	Goederenvervoer zonder in het bezit te zijn van een geldig bestuurdersattest (d.w.z. de bestuurder bezit geen attest of het attest is vervalst, ingetrokken, verlopen enz.)		X	
4.	Artikel 5	De bestuurder of de vervoeronderneming kan geen geldig bestuurdersattest of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan voorleggen aan de inspecteur (d.w.z. het bestuurdersattest of het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan is verloren, vergeten, beschadigd enz.)			X
		Cabotage			
5.	Artikel 8, lid 2	Een cabotagerit uitvoeren die niet in overeenstemming is met de geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaat van ontvangst		X	
6.	Artikel 8, lid 2 bis	Cabotage uitvoeren in een lidstaat binnen 4 dagen na het einde van de laatste wettige cabotagerit in diezelfde lidstaat		X	
7.	Artikel 8, leden 3 en 4	De vervoerder kan geen duidelijke bewijzen leveren van het voorafgaande internationale vervoer en/of van elke daaropvolgende cabotageactiviteit en/of van alle activiteiten die zijn verricht in het geval het voertuig zich in de periode van vier dagen vóór het internationale vervoer in de lidstaat van ontvangst bevond, en kan die bewijzen tijdens de duur van de wegcontrole niet overleggen		X	

(*) 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).".

5) Deel 11 wordt vervangen door:

"11. **Categorieën inbreuken op Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad** (*) **(toegang tot de markt voor touringcar- en autobusdiensten)**

Nr.	RECHTS-GRONDSLAG	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
		Communautaire vergunning			
1.	Artikel 4	Vervoer van personen zonder in het bezit te zijn van een geldige communautaire vergunning (d.w.z.: er is geen vergunning of ze is vervalst, ingetrokken, verlopen enz.)	X		

2.	Artikel 4, lid 3	De vervoerder of de bestuurder kan geen geldige communautaire vergunning of voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de communautaire vergunning voorleggen aan de inspecteur (d.w.z. de vergunning of het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan is verloren, vergeten, beschadigd enz.)		X	
		Vergunning voor geregeld vervoer			
3.	Artikelen 5 en 6	Geregeld vervoer zonder geldige vergunning (d.w.z.: er is geen vergunning of ze is vervalst, ingetrokken of verlopen, of wordt misbruikt enz.)		X	
4.	Artikel 19	De bestuurder kan geen vergunning voorleggen aan de inspecteur (d.w.z. de vergunning is verloren, vergeten, beschadigd enz.)			X
5.	Artikelen 5 en 6	De stopplaatsen van geregelde diensten in een lidstaat stemmen niet overeen met de afgegeven vergunning			X
		Reisblad voor ongeregeld vervoer en ander vervoer waarvoor geen vergunning is vereist			
6.	Artikel 12	Rijden zonder het vereiste reisblad (d.w.z. er is geen reisblad, of het is vervalst of bevat niet de vereiste informatie enz.)			X
		Regels die van toepassing zijn op cabotagevervoer			
7.	Artikel 16	Een cabotagerit uitvoeren die niet in overeenstemming is met de geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaat van ontvangst		X	
8.	Artikel 17	De controledocumenten voor cabotagevervoer bevinden zich niet aan boord van het voertuig of kunnen niet worden overgelegd op verzoek van de inspecteur (reisblad voor ongeregeld vervoer, of het contract dat is gesloten tussen de vervoerder en degene die het vervoer organiseert, of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan in het geval van bijzondere vormen van geregeld vervoer)		X	

(*) 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).".

6) De volgende delen 13 en 14 worden toegevoegd:

"13. Inbreuken op Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad (*) (Rome I) (recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst).

Nr.	RECHTS-GRONDSLAG	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Rome I	Schending van het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst		X	

14. **Categorieën inbreuken op Verordening (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad** (**) **(detachering van bestuurders in het wegvervoer)**

Nr.	RECHTS-GRONDSLAG	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Artikel 1, lid 11, punt a)	De informatie in de detacheringsverklaring is onvolledig			X
2.	Artikel 1, lid 11, punt a)	De detacheringsverklaring wordt niet uiterlijk bij aanvang van de detachering ingediend bij de lidstaat waarin de bestuurder is gedetacheerd		X	
3.	Artikel 1, lid 11, punt b)	De detacheringsverklaring voor bestuurders is vervalst		X	
4.	Artikel 1, lid 11, punt b)	De bestuurder kan geen geldige detacheringsverklaring overleggen		X	
5.	Artikel 1, lid 11, punt b)	Er wordt geen geldige detacheringsverklaring ter beschikking van de bestuurder gesteld		X	
6.	Artikel 1, lid 11, punt c)	De gevraagde documenten worden niet binnen 8 weken na de datum van het verzoek bij de ontvangende lidstaat ingediend		X	
7.	Artikel 1, lid 12	De ondernemer houdt de detacheringsverklaringen niet actueel in de openbare met het IMI verbonden interface			X

(*) Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (PB L 177 van 4.7.2008, blz. 6.)

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

BIJLAGE II

"BIJLAGE II

Frequentie van ernstige inbreuken

1. Wanneer de ernstige (SI) en zeer ernstige (VSI) inbreuken in bijlage I bij herhaling worden begaan, worden zij door de bevoegde autoriteit van de lidstaat van vestiging als ernstiger beschouwd. Bij de berekening van de frequentie van herhaalde inbreuken houden de lidstaten rekening met de volgende factoren:

   a) de ernst van de inbreuk (SI of VSI);

   b) de periode (ten minste één lopend jaar vanaf de datum van een controle);

   c) het aantal voertuigen dat wordt ingezet voor de door de vervoersmanager geleide vervoersactiviteiten (gemiddelde per jaar).

2. Rekening houdend met het mogelijke gevaar voor de verkeersveiligheid, wordt de maximale frequentie van ernstige inbreuken waarboven deze inbreuken als ernstiger worden beschouwd als volgt vastgesteld:

   3 SI per voertuig per jaar = 1 VSI,

   3 VSI per voertuig per jaar = de nationale procedure inzake betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid.

3. Het aantal inbreuken per voertuig per jaar is een gemiddelde berekend door het totale aantal inbreuken van dezelfde ernst (SI of VSI) te delen door het gemiddelde aantal gedurende het jaar ingezette voertuigen. De frequentieformule voorziet in een maximumdrempel voor de frequentie van ernstige inbreuken waarboven zij als ernstiger worden beschouwd. De lidstaten kunnen strengere drempelwaarden instellen volgens de nationale administratieve procedure voor de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus."