



Trace 2

Efficiënte en geharmoniseerde handhaving van mobiliteitspakket 1

OPGESTELD DOOR: CORTE, ETF, IRU en SQUARIS Adviseurs



Met de steun van: Severine Piccard

Definitieve versie
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
ZET/2021/OP/0006

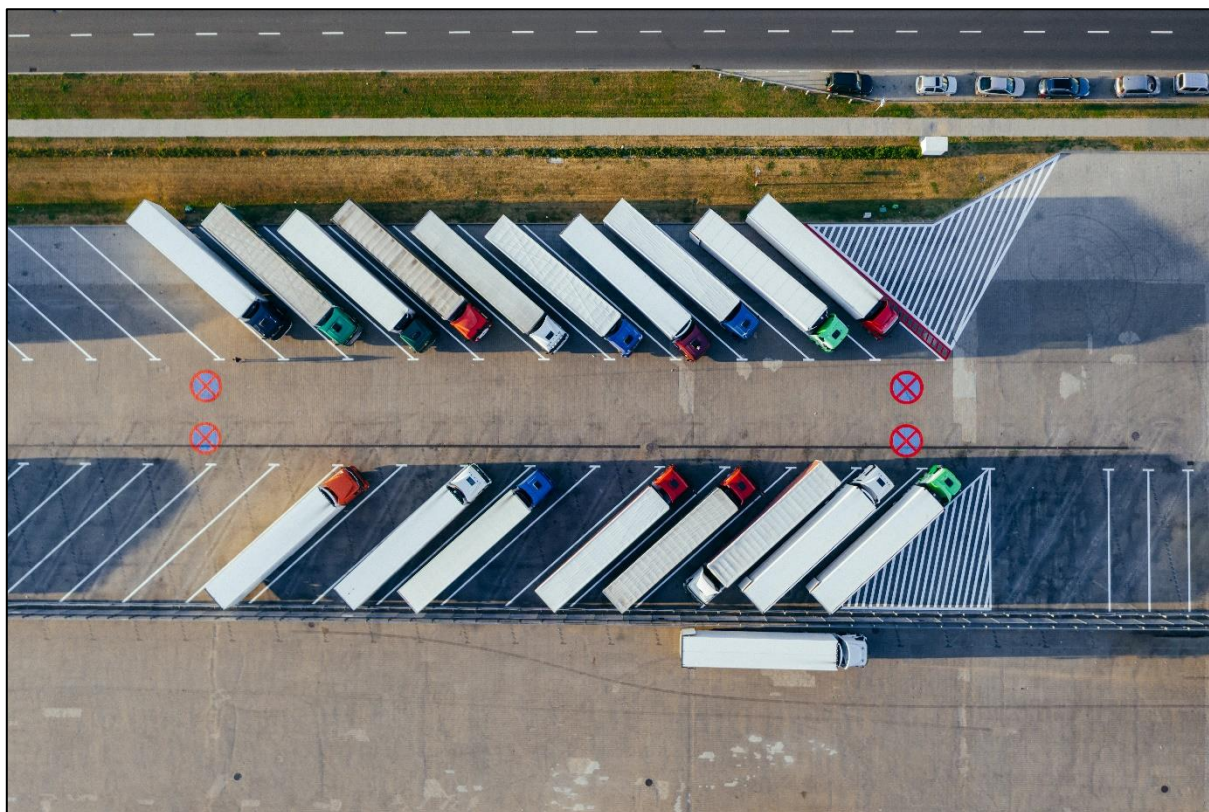
**VOOR DE
EUROPESE COMMISSIE**

Directoraat-generaal Mobiliteit en vervoer
Directoraat C - Land
Eenheid C.1 - Wegvervoer
1049 Brussel
E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

DISCLAIMER - Dit document is een leidraad en de aanbevelingen zijn niet bindend. Het is opgesteld door de auteurs in het kader van Contract nr: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) met de Europese Unie. De geuite meningen zijn uitsluitend die van de contractant en vertegenwoordigen niet het officiële standpunt van de aanbestedende dienst.

De originele Engelse versie van dit document is vertaald in uw taal met behulp van software. Dit is geen officiële vertaling. In het geval van tegenstrijdigheden prevaleert de originele Engelse versie van het document.

TRACE2-handhavingsleidraad voor Richtlijn 2020/1057 - Terbeschikkingstelling van bestuurders



Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. De regels begrijpen	3
2.1 De wisselwerking tussen de <i>lex specialis</i> en aanverwante EU-regels	3
2.2 Wegvervoer - in of uit de detachering?	4
2.2.1 Regels voor vrachtovervoer	4
2.2.2 Regels voor het vervoer van passagiers	8
2.3 In of buiten detachering - toepasselijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden	11
2.3.1 Vergoedingen en toelagen	12
2.3.2 Berekening van detacheringsduur	14
2.4 Andere gevallen	14
2.4.1 Chauffeurs ingehuurd via uitzendbureaus	14
2.4.2 Overplaatsing binnen een onderneming	15
2.4.3 Verrichtingen met derde landen	15
2.4.4 Zelfstandige bestuurders	15
3. De regels handhaven	18
3.1 Administratieve regels en controlemaatregelen	18
3.2 Controles langs de weg	20
3.2.1 Doelstelling	20
3.2.2 Documenten die moeten worden opgevraagd en waarnaar moet worden gezocht	21
3.2.3 Rode vlaggen	29
3.2.4 Mogelijke manieren om controles langs de weg uit te voeren: Volgorde en checklist met vragen.	31
3.3 IMI-inspecties	37
3.3.1 Overzicht van IMI-modules	37
3.3.2 Doelstellingen	39
3.3.3 Documenten die kunnen worden opgevraagd	39
3.4 Samenwerking tussen autoriteiten	41
3.4.1 Wederzijdse bijstand met de lidstaat van vestiging	41
3.4.2 De rol van de sociale partners	41
Bijlage 1: Wanneer valt een bestuurder binnen of buiten het toepassingsgebied van de detacheringsregels: uitleg voor vrachtovervoer.	43
Bijlage 2: Wanneer valt een bestuurder binnen of buiten het toepassingsgebied van de detacheringsregels: uitleg voor personenvervoer	66
Bijlage 3: Bepaling van het toepasselijke arbeidsrecht - de <i>Rome I-verordening</i>	76

Afkortingen en acroniemen

HJEU	Hof van Justitie van de Europese Unie
EU	Europese Unie
DG MOVE	Directoraat-generaal Mobiliteit en vervoer
IMI	Informatie interne markt (systeem)
VRAGEN EN ANTWOORDEN	Vragen en antwoorden
RTPD	Wegvervoer Detacheringsverklaring

Lijst van kaders, figuren, tabellen

Kader 1 - Detachering - toepasselijke voorwaarden volgens de normen van het gastland	12
Tekstvak 2 - Het belang van communicatiekanalen tussen handhavingsinstanties	20
Tekstvak 3 - Voorbeeld van een detacheringsverklaring	22
Kader 4 Stap voor stap scannen op de weg	27
Tekstvak 5 - Checklist met vragen voor wegcontroles bij goederenvervoer	33
Kader 6 - Checklist met vragen voor wegcontroles van passagiersvervoer.....	34
Tekstvak 7 - Indicatoren om de gewone werkplek van bestuurders te bepalen.....	78
Figuur 1 Een stapsgewijze benadering van wegcontroles.....	32
Figuur 2 - Stapsgewijze benadering voor goederenvervoer.....	35
Figuur 3 - Stapsgewijze aanpak voor passagiersvervoer	36
Tabel 1 - Regels voor vrachtvervoer - een overzicht	7
Tabel 2 - Overzicht van de lex specialis met betrekking tot personenvervoer	11

1. Inleiding

Dit document behandelt de handhaving van de regels inzake terbeschikkingstelling in het wegvervoer, zoals gewijzigd door de sociale pijler van het mobiliteitspakket I¹. Een succesvolle handhaving² zal sterk afhangen van een gedeeld en grondig begrip van de toepasselijke regels en van een efficiënte samenwerking tussen alle bevoegde instanties binnen elke lidstaat en tussen alle lidstaten.

Nieuwe bepalingen over de toepassing van detachingsregels op chauffeurs in het wegvervoer zijn ingevoerd bij Richtlijn (EU) 2020/1057³ als *lex specialis* bij de algemene regels voor de detachering van werknemers in Richtlijn 96/71/EG⁴ (hierna "detachingsrichtlijn" genoemd) en bij de handhavingsrichtlijn 2014/67/EU⁵ (hierna "handhavingsrichtlijn" genoemd).

Als *lex specialis* voorziet Richtlijn 2020/1057 in specifieke regels om met name te bepalen:

- wanneer een bestuurder als gedetacheerd moet worden beschouwd en wanneer de bestuurder niet als gedetacheerd moet worden beschouwd op basis van de aard van de door deze bestuurder uitgevoerde vervoersactiviteiten.
- de administratieve vereisten en controlemaatregelen die van toepassing zijn voor, tijdens en na het posten.

De EU-lidstaten moesten deze richtlijn uiterlijk op 2 februari 2022 omzetten in nationale wetgeving.

Voor alle sectoren, inclusief het wegvervoer, is een detacheringssituatie een tijdelijke opdracht buiten een gebruikelijke werkplek. 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 (ook bekend als '*Rome I*')⁶ is de EU-wetgeving die helpt bij het bepalen welke nationale arbeidswetgeving van toepassing is op de arbeidsovereenkomst, rekening houdend met de gebruikelijke plaats van het werk.

Deze leidraad zoomt in op de *lex specialis* en streeft het volgende tweeledige doel na:

¹ Mobiliteitspakket I bestaat uit twee verordeningen (EU) 2020/1054 en (EU) 2020/1055 en een richtlijn (EU) 2020/1057.

² In deze leidraad moet de term 'handhaving' worden opgevat als controle op naleving. Het bepalen van sancties en de uitvoering ervan vallen buiten het bestek van dit document. In geval van overtredingen moeten sancties worden opgelegd in overeenstemming met de nationale wetgeving, rekening houdend met de EU-beginselen van evenredigheid, doeltreffendheid en afschrikking.

³ Richtlijn 2020/1057 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71 en Richtlijn 2014/67 voor het ter beschikking stellen van bestuurders in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 2006/22 wat de handhavingseisen betreft en Verordening 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0067>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

- een duidelijk en gedeeld begrip te ontwikkelen van de nieuwe regels die door Mobiliteitspakket I zijn ingevoerd met betrekking tot de detachering van chauffeurs, en
- om handhavers richtlijnen te geven over hoe ze de regels voor het plaatsen van berichten kunnen controleren.

Deze richtsnoeren zijn het resultaat van discussies met de leden van een focusgroep die in het kader van TRACE 2 is opgericht over de detachering van chauffeurs. De groep bestond uit nationale vervoersautoriteiten en sociale partners met een handhavingsachtergrond.

Het eerste deel van dit document beschrijft de materiële regels: de *lex specialis* en hoe deze gelezen moet worden in samenhang met gerelateerde rechtsinstrumenten. Op basis van dit begrip wordt in het tweede deel getracht de belangrijkste uitdagingen op het gebied van handhaving en de beste praktijken om deze aan te pakken, te identificeren. Een gedetailleerde uitleg van de *lex specialis* met betrekking tot passagiers- en vrachtvervoer is te vinden in respectievelijk bijlage 1 en 2. Contextuele informatie over het toepasselijk recht op arbeidsovereenkomsten is te vinden in bijlage 3.

2. De regels begrijpen

2.1 De wisselwerking tussen de *lex specialis* en gerelateerde EU-regels

Een gedetacheerde werknemer is "een werknemer die gedurende een beperkte periode zijn werk verricht op het grondgebied van een andere lidstaat dan die waar hij gewoonlijk werkt"⁷. Een detacheringssituatie houdt dus in dat er sprake is van een vaste arbeidsrelatie in de ene lidstaat waarnaar de werknemer naar verwachting zal terugkeren nadat de periode van detachering in een andere lidstaat is voltooid. Detacheringsverklaringen volgens Richtlijn 2020/1057 moeten informatie bevatten over het recht dat van toepassing is op de arbeidsovereenkomst. Contextuele informatie over hoe te bepalen welk recht van toepassing is op arbeidsovereenkomsten met betrekking tot de gebruikelijke werkplek van bestuurders is te vinden in bijlage 3 van deze richtsnoeren.

De detacheringsrichtlijn geeft een opsomming van een aantal belangrijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden uit de wet en/of collectieve overeenkomsten die van toepassing zijn op de chauffeur tijdens de detacheringssituatie.

Zoals beschreven in het volgende hoofdstuk 2.2 Wegvervoer - in of uit de detachering? wordt in de *lex specialis* bepaald welke soorten wegvervoer wel en welke niet onder de detacheringsrichtlijn vallen, afhankelijk van de mate van verbondenheid met het grondgebied van de ontvangende lidstaat. Volgens overweging 9 van de *lex specialis* is het belangrijkste principe om te bepalen of er sprake is van terbeschikkingstelling het bestaan van een voldoende verband tussen de bestuurder en de verrichte dienst en het grondgebied van een ontvangende lidstaat.

De handhavingsrichtlijn inzake detachering die in 2014 is aangenomen, is bedoeld om de praktische toepassing van de detacheringsregels te versterken door kwesties als fraude, omzeiling van regels, inspectie, en toezicht, uitbesteding en uitwisseling van informatie tussen de lidstaten aan te pakken. De handhavingsrichtlijn specificeert administratieve vereisten en controlemaatregelen. Volgens de Handhavingsrichtlijn mogen lidstaten ook aanvullende eisen en maatregelen opleggen als deze gerechtvaardigd en proportioneel zijn. Dit is verboden op grond van Richtlijn (EU) 2020/1057, die voorziet in een gesloten en geharmoniseerde lijst van administratieve eisen voor de controle op de naleving van de regels voor de terbeschikkingstelling van bestuurders. Hoofdstuk 3 van deze richtsnoeren geeft een algemene beschrijving van deze specifieke handhavingsregels.

De *lex specialis* gaat niet in op de specifieke situaties van gedetacheerde werknemers die in dienst zijn van uitzendbureaus⁸. Uitzendkrachten vallen daarom onder de detacheringsrichtlijn wanneer ze grensoverschrijdende taken uitvoeren.

De *lex specialis* behandelt evenmin de situatie van overplaatsingen binnen een onderneming, d.w.z. chauffeurs die worden gedetacheerd bij een dochteronderneming of vestiging die

⁷ Art 2.1 Richtlijn 96/71

⁸ Art 1.2 van Richtlijn 2020/1057

eigendom is van de wegvervoerder. Ook hier vallen dergelijke regelingen volledig onder de detachingsrichtlijn.

Samengevat

- Een gedetacheerde werknemer is een werknemer die gedurende een beperkte periode zijn werk verricht op het grondgebied van een andere lidstaat dan die waar hij gewoonlijk werkt.
- **Terwijl de detachingsrichtlijn en de bijbehorende handhavingsrichtlijn de algemene regels bevatten voor de "detachering van werknemers" in alle sectoren, waaronder het wegvervoer, bevat de *lex specialis* speciale regels voor de "detachering van chauffeurs" in het wegvervoer.**

2.2 Wegvervoer - in of uit de detachering?

De *lex specialis* bevat een reeks specifieke regels voor vervoer van goederen en passagiers. De volgende paragrafen geven een overzicht van de toepasselijke regels. Voorbeelden van complexe operaties en de bijbehorende uitleg zijn te vinden in *bijlagen 1 en 2*.

Belangrijk is dat zelfstandige bestuurders, bestuurders die worden ingehuurd via uitzendbureaus en binnen een onderneming overgeplaatste personen niet onder de *lex specialis* vallen. De regels die van toepassing zijn op deze specifieke categorieën worden beschreven in *Sectie 2.4 - Specifieke gevallen*.

2.2.1 Regels voor vrachtvervoer

De *lex specialis* maakt een onderscheid tussen verschillende soorten vervoer met betrekking tot goederenvervoer: cabotage, niet-bilateraal internationaal vervoer, bilateraal internationaal vervoer, bilateraal internationaal vervoer met beperkte aanvullende activiteiten, eerste/eindtraject over de weg van gecombineerd vervoer en doorvoer.

A. Bestuurders worden als gedetacheerd beschouwd als ze de volgende handelingen uitvoeren:

2.2.1.1 Cabotage

Cabotagevervoer is binnenlands vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk op het grondgebied van een lidstaat wordt verricht door een in een andere lidstaat gevestigde vervoerder. Cabotage heeft betrekking op niet-ingezeten vervoerders die, in plaats van leeg terug te keren na een internationale rit, nog een lading oppikken en afleveren in het gastland alvorens terug te keren naar de grens.

- *Chauffeurs die cabotagevervoer uitvoeren, worden altijd beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.1.2 Niet-bilateraal internationaal vervoer

Deze operaties worden in de *lex specialis aangeduid* als "niet-bilateraal internationaal vervoer"⁹ of, met andere woorden, als "cross-trade operaties"¹⁰.

Voorbeelden van niet-bilaterale/kruishandelsactiviteiten die binnen het toepassingsgebied van detachering vallen, zijn onder andere:

- Internationaal vervoer tussen twee lidstaten waarvan geen enkele het land van vestiging van de wegvervoerder is.
- Meerdere laad- en/of losoperaties worden uitgevoerd in het kader van een internationaal vervoer (d.w.z. meer dan is toegestaan onder de *I+I* en *0+2* regels).
- *Chauffeurs die niet-bilateraal internationaal transport uitvoeren, worden beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

B. Bestuurders worden geacht niet op hun post te zijn wanneer ze de volgende handelingen uitvoeren:

2.2.1.3 Internationale bilaterale operaties

Een internationale bilaterale transactie betreft het vervoer van goederen op basis van een vervoersovereenkomst tussen de lidstaat van vestiging van de vervoerder en een ander land (een EU-lidstaat of een derde land).

- *Chauffeurs die internationale bilaterale operaties uitvoeren, worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.1.4 Bilaterale transacties + één laad- en/of losactiviteit in lidstaten van grensoverschrijding (1+1)

De operatie die wordt aangeduid als 1+1-operatie is een bilaterale operatie waarbij één beperkte extra laad- en/of losactiviteit plaatsvindt. *En/of* betekent dat er ofwel één lading of één lossing kan zijn, maar ook één lading en één lossing tijdens een bilaterale rit. Als er één laad- en één losactiviteit is, mogen deze twee activiteiten niet in dezelfde lidstaat plaatsvinden (dit zou cabotage zijn).

- *Chauffeurs die 1+1 operaties uitvoeren worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.1.5 Bilaterale activiteiten + twee activiteiten van laden en/of lossen tijdens de terugreis (0+2)

⁹ Overweging 13

¹⁰ Europese Commissie (2022), *Questions & Answers on posting of drivers under Directive 2020/1057 in the context of transport of goods.*

Onder een 0+2 verrichting wordt verstaan een bilaterale retourverrichting waarbij twee extra activiteiten van laden en/of lossen plaatsvinden. Er kan alleen sprake zijn van een 0+2 als er tijdens de heenreis geen extra activiteit heeft plaatsgevonden.

- *Chauffeurs die 0+2 bilaterale werkzaamheden uitvoeren, worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.1.6 Doorvoer

Onder doorvoer wordt verstaan de verplaatsing over het grondgebied van een lidstaat zonder enige laad- of losactiviteit. Volgens overweging 11 van de *lex specialis is er bij* doorvoer geen significant verband tussen de activiteiten van de bestuurder en de lidstaat van doorvoer. Hieronder vallen bijvoorbeeld stops om hygiënische redenen.

- *Chauffeurs die op doorreis zijn door lidstaten worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.1.7 Het begin- of eindtraject over de weg van een gecombineerd transport

Chauffeurs die een eerste of laatste traject over de weg afleggen dat op zichzelf bestaat uit een internationale bilaterale operatie, worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.

Bestuurders die een eerste of laatste wegvak afleggen dat op zichzelf bestaat uit een niet-bilaterale operatie, zijn daarentegen gedetacheerde bestuurders.

2.2.1.8 Andere operaties

Onder lege ritten worden lege ritten verstaan, zonder goederen aan boord van het voertuig, die worden uitgevoerd in combinatie met een rit met lading¹¹. De deskundigengroep van de Commissie, ondersteund door de juridische dienst van de Commissie, heeft een document met vragen en antwoorden opgesteld om de *lex specialis te* verduidelijken (zie *bijlage 1*).

Volgens de V&A's strekken de regels die van toepassing zijn op een rit met lading zich uit tot de daaraan verbonden lege rit. Zo zou een lege rit na een cabotagerit of een niet-bilaterale internationale rit een situatie van terbeschikkingstelling vormen. Omgekeerd is er bij een lege rit na een bilaterale rit geen sprake van terbeschikkingstelling.

2.2.1.9 Overzicht

Op basis van bovenstaande uitleg geeft de volgende tabel een overzicht van de transportactiviteiten die binnen of buiten het toepassingsgebied van de detachingsregels

¹¹ Artikel 2, lid 2, van Verordening 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

vallen Meer gedetailleerde uitleg, inclusief criteria voor de identificatie van relevante activiteiten en voorbeelden, is te vinden in de bijlage.

Type bewerking	In de post	Uit plaatsing
Cabotage	✓	
Bilaterale werking		✓
Bilaterale werking + één laad- en/of losactiviteit (1+1)		✓
Bilaterale verrichting + twee activiteiten van laden en/of lossen tijdens de terugreis (0+2)		✓
Bilaterale operatie als onderdeel van een begin- of eindtraject van een gecombineerde operatie		✓
Niet-bilaterale operatie als onderdeel van een eerste of laatste traject van een gecombineerde operatie	✓	
Doorvoer		✓
Grensoverschrijdende/Niet-bilaterale transacties	✓	

Tabel 1 - Regels voor vrachtovervoer - een overzicht

2.2.2 Regels voor het vervoer van passagiers

De *lex specialis* maakt een onderscheid tussen de volgende vormen van personenvervoer: cabotage, niet-bilateraal internationaal vervoer, bilateraal internationaal vervoer, niet-bilateraal internationaal vervoer met beperkte aanvullende activiteiten, eerste en laatste gedeelte van gecombineerd vervoer over de weg en doorvoer. Een vereenvoudigde uitleg van de regels die van toepassing zijn op personenvervoer is te vinden in de bijlagen.

A. Bestuurders worden als gedetacheerd beschouwd als ze de volgende handelingen uitvoeren:

2.2.2.1 Cabotage

Onder *cabotage* wordt verstaan: activiteiten die op tijdelijke basis worden uitgevoerd in een lidstaat door een exploitant die in een andere lidstaat is gevestigd. *Cabotage* kan bestaan uit:

- nationaal personenvervoer over de weg voor rekening van derden, zolang het vervoer tijdelijk is; of
- Het ophalen en afzetten van passagiers binnen dezelfde lidstaat tijdens een internationale dienst zolang dit niet het hoofddoel van de dienst is.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen cabotage en plaatselijke excursies. Cabotage houdt in dat verschillende groepen passagiers in de lidstaat van ontvangst worden opgehaald en afgezet. Lokale excursies daarentegen zijn excursies met dezelfde groep passagiers die ook terugkeren naar hun land van verblijf in hetzelfde voertuig of een ander voertuig van dezelfde vervoerder.

- *Chauffeurs die cabotagevervoer verrichten worden beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.2.2 Niet-bilateraal internationaal vervoer

Deze operaties worden door de *lex specialis* aangeduid als "*niet-bilateraal internationaal vervoer*"¹² en door de Europese Commissie als "*cross-trade* operaties"¹³.

Een niet-bilaterale operatie die binnen het bereik van detachering valt, omvat:

- Het ophalen en afzetten van passagiers tussen twee lidstaten, waarvan geen enkele het land van vestiging van de exploitant is.
- Lokale excursies van dezelfde groep passagiers voor zover deze excursies niet worden voorafgegaan door internationaal vervoer vanuit de lidstaat van vestiging.

¹² *Overweging 13*

¹³ Europese Commissie (2022), *Questions & Answers on posting of drivers under Directive 2020/1057 in the context of transport of passengers.*

- *Chauffeurs die internationale bilaterale operaties uitvoeren, worden beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

B. Chauffeurs worden als niet gedetacheerd beschouwd als ze de volgende handelingen uitvoeren

2.2.2.3 Bilateraal ongeregeld internationaal vervoer of geregeld personenvervoer

Bilateraal vervoer van passagiers kan bestaan uit:

- passagiers ophalen in de lidstaat waar de exploitant is gevestigd en afzetten in een ander land, of omgekeerd; of
- het opnemen en afzetten van passagiers in de lidstaat van vestiging van de exploitant met het oog op het verrichten van plaatselijke excursies in een ander land.

Om als bilateraal vervoer te worden aangemerkt, moet de plaatselijke excursie: i) bestemd zijn voor niet-ingezeten passagiers; ii) voorafgegaan worden door een internationaal vervoer met dezelfde passagiers, iii) in hetzelfde voertuig of een ander voertuig van dezelfde vervoerder¹⁴.

- *Chauffeurs die internationale bilaterale operaties uitvoeren, worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.2.4 Een bilaterale operatie + één activiteit van het ophalen en/of afzetten van passagiers in lidstaten van grensoverschrijding

Deze handeling wordt opgevat als een bilaterale handeling waarbij één extra activiteit van ophalen en/of afzetten van passagiers plaatsvindt. "En/of" betekent dat er sprake kan zijn van één keer ophalen of één keer afzetten, maar ook van één keer ophalen en één keer afzetten. In het laatste geval mogen deze twee activiteiten niet in dezelfde lidstaat plaatsvinden (dit zou cabotage zijn).

- *Chauffeurs die bilaterale werkzaamheden uitvoeren met één extra activiteit worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.*

2.2.2.5 Doorvoer

Onder doorvoer wordt verstaan de verplaatsing over het grondgebied van een lidstaat zonder passagiers te laten in- of uitstappen.

- *Chauffeurs die door de lidstaten rijden, zijn geen gedetacheerde werknemers.*

¹⁴ Art 13 van Verordening 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening 561/2006.

2.2.2.6 Het begin- of eindtraject over de weg van een gecombineerd transport

Chauffeurs die een eerste of laatste traject over de weg afleggen dat op zichzelf bestaat uit een internationale bilaterale operatie, worden niet beschouwd als gedetacheerde werknemers.

Bestuurders die een eerste of laatste wegvak afleggen dat op zichzelf bestaat uit een niet-bilaterale operatie, zijn daarentegen gedetacheerde bestuurders.

2.2.2.7 Andere operaties

Een ander type wegvervoer is een rit zonder passagiers. Volgens de V&A's¹⁵ strekken de regels die van toepassing zijn op een rit zonder passagiers zich uit tot de aansluitende rit. Een rit na een cabotagerit of een niet-bilaterale internationale rit zou bijvoorbeeld een situatie van terbeschikkingstelling zijn. Omgekeerd zou een reis zonder passagiers na een bilaterale operatie geen detachering zijn.

2.2.2.8 Overzicht

Type bewerking	In de post	Uit plaatsing
Cabotage	✓	
Lokale excursie zonder heenreis	✓	
Bilateraal transport al dan niet gevolgd door een plaatselijke excursie		✓
Bilateraal vervoer + 1 activiteit voor het ophalen en/of afzetten van passagiers		✓
Bilaterale operatie als onderdeel van een eerste/eindtraject van een gecombineerde operatie		✓
Niet-bilaterale operatie als onderdeel van een eerste/eindtraject van een gecombineerde operatie	✓	
Doorvoer		✓

¹⁵ Europese Commissie (2022), *Questions & Answers on posting of drivers under Directive 2020/1057 in the context of transport of passengers.*

Samengevat

- In het wegvervoer hangt het al dan niet gedetacheerd zijn van een bestuurder af van de mate van verbondenheid met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst. In de *lex specialis* wordt onderscheid gemaakt tussen soorten vervoersactiviteiten waarop de regels inzake terbeschikkingstelling van toepassing zijn en die waarop deze regels niet van toepassing zijn.
- **Voor goederenvervoer** - "*cabotage*", "*niet-bilateraal vervoer als onderdeel van een eerste of laatste gedeelte van een gecombineerd vervoer over de weg*" en "*cross-trade/niet-bilateraal vervoer*" vallen binnen het toepassingsgebied van de detachering.
- **Voor het vervoer van passagiers** - "*cabotage*", "*plaatselijke excursie zonder uitgaande reis*", en "*niet-bilaterale verrichting als onderdeel van een eerste/eindtraject over de weg van een gecombineerde verrichting*" vallen binnen het toepassingsgebied van de detachering.
- Nadere gedetailleerde beschrijvingen van de verschillende vervoersactiviteiten zijn te vinden in *de bijlagen 1 en 2*. *Bijlage 3* herinnert aan de regels die bepalen welk recht van toepassing is op een arbeidsrelatie.

2.3 In of uit detachering - toepasselijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden

Wegwerkzaamheden die geen detacheringssituatie vormen, vallen alleen onder de arbeidswetgeving die van toepassing is op de arbeidsovereenkomst. Zoals nader beschreven in Bijlage 3 van deze leidraad, bepaalt de Rome I Verordening welk nationaal recht van toepassing is op de arbeidsrelatie. In principe geeft een rechtskeuzeclausule in de arbeidsovereenkomst aan welk recht van toepassing is. Dit recht wordt aangegeven in de detacheringsverklaring in regel c.7 (zie Box 3 - Voorbeeld van een detacheringsverklaring). Als er geen uitdrukkelijke rechtskeuze is, is de gewone werkplek van de bestuurder van toepassing op de arbeidsovereenkomst. In ieder geval kan een rechtskeuze niet afwijken van de dwingende bepalingen van de gewone werkplek van de bestuurders.

Als het wegvervoer een situatie van detachering is, moet de ontvangende lidstaat een kernlijst van arbeidsregels toepassen op gedetacheerde chauffeurs tijdens hun opdracht, naast de wet die van toepassing is op de specifieke arbeidsovereenkomst.

De kern van regels die door de ontvangende lidstaat moeten worden gewaarborgd, heeft betrekking op essentiële aspecten van een arbeidsrelatie, waaronder beloning, arbeidstijd, gezondheid en veiligheid, en vergoedingen (zie Box 1 - Terbeschikkingstelling - toepasselijke voorwaarden volgens de normen van het gastland).

De volgende paragrafen gaan in op de begrippen beloning en toelagen, die belangrijke elementen zijn van het beloningspakket van gedetacheerde werknemers, en op overwegingen die verband houden met de duur van een detacheringssituatie.

- Maximale werkperioden en minimale rustperioden
- Minimumaantal betaalde vakantiedagen
- Vergoeding
- De voorwaarden voor het ter beschikking stellen van werknemers door met name uitzendbedrijven
- Gezondheid en veiligheid
- Beschermende maatregelen voor zwangere vrouwen en jonge moeders
- Gelijke behandeling van mannen en vrouwen en andere bepalingen inzake non-discriminatie
- De omstandigheden van de huisvesting van de werknemers wanneer deze door de werkgever buiten hun normale werkplek wordt verschaft
- Vergoedingen of terugbetaling van uitgaven voor reizen, kost en inwoning.

Box 1 - Terbeschikkingstelling - toepasselijke voorwaarden volgens de normen van het gastland

2.3.1 Vergoedingen en toelagen

De detachingsrichtlijn legt het beginsel vast van gelijke beloning voor gedetacheerde en lokale bestuurders. De samenstellende elementen van de beloning worden uitsluitend bepaald door de ontvangende lidstaat.

Bij de berekening en vergelijking van het aan de bestuurder verschuldigde bedrag met het daadwerkelijk betaalde bedrag moet het totale brutobedrag van de beloning in aanmerking worden genomen¹⁶.

Om transparantie te garanderen, moeten alle samenstellende elementen van de beloning voldoende gedetailleerd worden aangegeven in de relevante documentatie. Toelagen "*specifiek voor detachering*"¹⁷ kunnen een belangrijk element vormen van de bedragen die aan de gedetacheerde werknemer verschuldigd zijn.

2.3.1.1 Berekening van de beloning: vergoedingen die als deel van de beloning moeten worden beschouwd.

Vergoedingen, zoals dagvergoedingen voor werken in het buitenland, waarvan het bedrag varieert naar gelang van de duur van de detachering van de werknemer, of voor het vervoeren van bepaalde soorten vracht, die **niet worden** betaald als vergoeding van werkelijk gemaakte kosten in verband met de detachering, zoals reis- en verblijfkosten, moeten worden beschouwd

¹⁶ Overweging 18 van Richtlijn 2018/957 tot wijziging van Richtlijn 96/71 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten.

¹⁷ Overwegingen 19 en 20 van Richtlijn 2018/957 tot wijziging van Richtlijn 96/71 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten.

als deel van de bezoldiging¹⁸. Met dergelijke vergoedingen moet dus rekening worden gehouden bij de vergelijking van de brutobedragen van de bezoldiging¹⁹.

2.3.1.2 Berekening van de vergoeding: toelagen die geen deel uitmaken van de vergoeding.

Toelagen die specifiek zijn voor de detachering worden niet beschouwd als deel van de bezoldiging als ze worden betaald als vergoeding voor werkelijk gemaakte kosten in verband met de detachering, zoals reis-, verblijf- en maaltijdkosten. Deze kosten moeten door de werkgever naast de bezoldiging worden betaald. Deze kosten kunnen dus niet worden afgetrokken van het loon dat aan de werknemer wordt betaald²⁰. In de detacheringsrichtlijn is het beginsel opgenomen dat deze kosten door de werkgever moeten worden gedragen overeenkomstig de nationale wetgeving en/of praktijk die van toepassing is op de arbeidsverhouding.

Wanneer in de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden die op de arbeidsverhouding van toepassing zijn, niet is bepaald of, en zo ja, welke elementen van de specifieke vergoeding voor de detachering worden betaald als vergoeding voor daadwerkelijk uit hoofde van de detachering gemaakte kosten, dan wel deel uitmaken van de bezoldiging, wordt de volledige vergoeding geacht te zijn betaald als vergoeding voor daadwerkelijk uit hoofde van de detachering gemaakte kosten²¹.

2.3.1.3 Toelagen of vergoeding van uitgaven voor reis- en verblijfkosten voor werknemers die om beroepsredenen van huis zijn weggegaan tijdens de detachering in de ontvangende lidstaat

Een gedetacheerde werknemer die tijdens de detacheringsoopdracht van en naar de reguliere werkplek in de ontvangende lidstaat moet reizen of door de werkgever tijdelijk van die reguliere werkplek naar een andere werkplek in die ontvangende lidstaat wordt gestuurd, heeft in de ontvangende lidstaat²² recht op alle vergoedingen of onkostenvergoedingen voor de reis- en verblijfkosten van werknemers die om beroepsredenen van huis zijn, voor zover die in de ontvangende lidstaat voor nationale werknemers gelden. Dit betekent dat deze bepaling van toepassing is op gedetacheerde werknemers voor zover zij bestaat voor nationale werknemers in de ontvangende lidstaat. Als een dergelijke bepaling in de ontvangende lidstaat bestaat, moet de vergoeding van die kosten dus bovenop de bezoldiging komen, zoals uitgelegd in punt 2.3.1.2 hierboven.

OPMERKING: In principe zijn de in punt **2.3.1.3** vermelde toeslagen van toepassing op gedetacheerde machinisten die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2020/1057

¹⁸ C-428/19 Rapidsped van 8 juli 2021.

¹⁹ Overweging 18 van Richtlijn 2018/957.

²⁰ Overweging 18, 19 en artikel 1, lid 2, onder c), van Richtlijn 2018/957 tot wijziging van Richtlijn 96/71 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten.

²¹ Overweging 20 en artikel 3.7 van Richtlijn 96/71.

²² Europese Commissie (2019), *Praktische gids over detachering*, blz. 24.

vallen. In de meeste gevallen zullen situaties waarin deze bestuurders van deze toeslagen zouden kunnen profiteren zich echter slechts bij uitzondering voordoen.

2.3.2 Berekening van detachingsduur

De *lex specialis* verduidelijkt dat voor de berekening van de duur van een situatie van terbeschikkingstelling de terbeschikkingstelling als beëindigd moet worden beschouwd wanneer de bestuurder de ontvangende lidstaat verlaat in het kader van internationaal goederen- of personenvervoer²³. De *lex specialis* specificereert echter niet vanaf welk moment een periode van detachering geacht moet worden te beginnen.

De deskundigengroep van de Commissie, ondersteund door de Juridische dienst van de EU-Commissie, heeft een document met vragen en antwoorden opgesteld waarin wordt uitgelegd wanneer detachering in specifieke situaties begint. De tabellen in bijlagen 1 en 2 (met een vereenvoudigde uitleg van de regels, waarin wordt uitgelegd welke handelingen binnen en buiten het toepassingsgebied van de *lex specialis* vallen en wanneer de detachering begint en eindigt) zijn gebaseerd op deze V&A.

Samengevat

Toepasselijke arbeidsvoorwaarden kunnen niet altijd worden vastgesteld tijdens wegcontroles. Controles langs de weg kunnen echter nuttig zijn bij het identificeren van feitelijke afwijkingen, die dan een basis vormen voor verdere controles.

2.4 Andere gevallen

2.4.1 Chauffeurs ingehuurd via uitzendbureaus

De specifieke regels inzake de terbeschikkingstelling van bestuurders in de *lex specialis* zijn uitsluitend van toepassing op bestuurders die rechtstreeks in dienst zijn van een onderneming die de bestuurders voor haar rekening en onder haar leiding naar een andere lidstaat ter beschikking stelt²⁴. Chauffeurs die door uitzendbureaus worden ingehuurd, vallen niet onder de *lex specialis*. Ze vallen dus in principe onder de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers wanneer ze een grensoverschrijdende rit maken.

Voorbeeld: een uitzendbureau stelt een chauffeur ter beschikking van een Spaanse ondernemer om een vrachtwagen met goederen af te leveren van Spanje naar Portugal. Hoewel de vrachtwagen eigendom is van de Spaanse ondernemer, is de chauffeur rechtstreeks in dienst van het uitzendbureau. De *lex specialis* is niet van toepassing en de hele reis valt onder de detacheringsrichtlijn.

²³ Artikel 1.8

²⁴ Zie artikel 1, lid 2, van Richtlijn 2020/1057 en artikel 1, lid 3 bis, van Richtlijn 96/71.

2.4.2 Overplaatsing binnen de onderneming

De *lex specialis is* niet van toepassing op bestuurders die door hun werkgever worden gedetacheerd om te werken voor een entiteit die zich in een andere lidstaat bevindt, maar deel uitmaakt van hetzelfde concern. Deze situaties vallen uitsluitend onder de detacheringsrichtlijn.

Voorbeeld: Een Slowaakse dochteronderneming wijst zijn chauffeurs toe aan het hoofdkantoor in Nederland. De Slowaakse werkgever en de Nederlandse inlener behoren beide tot hetzelfde concern. De *lex specialis is* niet van toepassing en deze situatie valt onder de detacheringsrichtlijn.

2.4.3 Activiteiten met derde landen

De detacheringsrichtlijn bepaalt dat exploitanten van buiten de EU geen gunstiger behandeling mogen krijgen dan EU-bedrijven²⁵. Nationale wetgeving en/of een bilaterale overeenkomst tussen een individuele lidstaat en een derde land kunnen exploitanten uit derde landen toestaan om activiteiten uit te voeren op het grondgebied van die lidstaat. Noch de *lex specialis*, noch de detacheringsrichtlijn zal in dergelijke gevallen van toepassing zijn. De toepassing van beide instrumenten vereist immers dat de exploitant gevestigd is in een EU-lidstaat. De voorwaarden die van toepassing zijn op de exploitant uit een derde land worden bepaald door de inhoud van de bilaterale overeenkomst en/of door de nationale wetgeving. De nationale wetgeving kan ook administratieve vereisten opleggen aan exploitanten uit derde landen (bijv. het indienen van een detacheringsverklaring via nationale systemen).

Het kan ook zijn dat een in de EU gevestigd bedrijf chauffeurs uit derde landen aanwerft om taken binnen de Unie uit te voeren. In dergelijke gevallen heeft de nationaliteit van de werknemer geen invloed op de toepasselijke arbeidsvoorwaarden. Vanaf het moment dat de bestuurder uit een derde land wettelijk gemachtigd is om werk te verrichten in de Unie, zijn de in deze richtsnoeren beschreven regels van toepassing zonder enige discriminatie omdat de bestuurder in dienst is van een in de EU gevestigde onderneming.

2.4.4 Zelfstandige bestuurders

De *lex specialis* en de detacheringsrichtlijn zijn alleen van toepassing op werknemers. Een zelfstandige moet worden beschouwd als een onafhankelijke contractant, die buiten de bescherming van de detacheringsregels valt en wiens vrijheid om de toepasselijke wettelijke regelingen te kiezen voorop staat.

Exploitanten kunnen misbruik maken van schijnzelfstandigheid om hun verantwoordelijkheden als werkgever te omzeilen. Daarom moet er in het bijzonder op worden gelet dat de zelfstandige bestuurder een echte onafhankelijke contractant is.

²⁵ Art 1.4 van de detacheringsrichtlijn.

De handhavingsrichtlijn inzake detachering vereist dat overheidsinstanties, door middel van IMI, relevante feiten beoordelen die verder gaan dan de formele overeenkomst die tussen de partijen is overeengekomen, met inbegrip van de uitvoering van het werk, ondergeschiktheid en de beloning van de werknemer²⁶.

Het HvJEU is ook van mening dat een reeks "*objectieve criteria*" moet bepalen of een zelfstandige naar nationaal recht kan worden behandeld als een werknemer voor de toepassing van het EU-recht.

Volgens het Hof is een wezenlijk kenmerk van een arbeidsverhouding dat een persoon gedurende een bepaalde tijd voor en onder leiding van een andere persoon diensten verricht, als tegenprestatie waarvoor hij een beloning ontvangt²⁷.

Het is nu vaste praktijk dat de Europese rechter kijkt naar de volgende kenmerken:

- Autonomie, in het bijzonder wat betreft de vrijheid om het tijdstip, de plaats en de inhoud van zijn werk te kiezen.
- Of de werknemer de commerciële risico's van de werkgever deelt.
- Of de werknemer integraal deel uitmaakt van het bedrijf van de werkgever of dat hij taken uitvoert voor verschillende opdrachtgevers.

Samengevat

- De *lex specialis* is uitsluitend van toepassing op bestuurders die rechtstreeks in dienst zijn van een bedrijf dat de bestuurders voor zijn rekening en onder zijn leiding ter beschikking stelt in een andere lidstaat. Chauffeurs die worden aangenomen door uitzendbureaus vallen onder de detacheringsrichtlijn. Chauffeurs die taken uitvoeren in een andere lidstaat in het kader van overplaatsingen binnen een onderneming vallen ook onder de detacheringsrichtlijn.
- De voorwaarden die van toepassing zijn op de operator uit een derde (niet-EU) land worden bepaald door de inhoud van de nationale wetgeving en/of een bilaterale overeenkomst die is ondertekend met het derde (niet-EU) land. Exploitanten uit derde landen kunnen echter geen gunstiger voorwaarden krijgen dan exploitanten uit de EU.
- Voor EU-bedrijven is de nationaliteit van de bestuurder niet relevant. Het feit dat een bestuurder uit een derde land legaal op het grondgebied van de EU werkt, brengt hem/haar binnen de werkingssfeer van de EU-wetgeving.
- De *lex specialis* en de detacheringsrichtlijn zijn alleen van toepassing op werknemers. Handhavers moeten echter goed opletten wanneer bestuurders beweren dat ze zelfstandig zijn en nagaan of "*zelfstandigheid*" niet wordt gebruikt om verplichtingen onder de *lex specialis* of de detacheringsrichtlijn te omzeilen. Enkele factoren die kunnen wijzen op een afhankelijke arbeidsrelatie zijn de autonomie waarover de bestuurder beschikt, of de bestuurder de commerciële risico's van de werkgever deelt en of de bestuurder taken uitvoert voor meerdere opdrachtgevers.

²⁶ Art 4.5 Richtlijn 2014/64

²⁷ Zie bijvoorbeeld *FNV Kunst C-413/13 van 4.12.2014, punt 34*.



3. De regels handhaven

In dit deel van het document worden aanbevelingen gedaan voor wegcontroles en controles van het informatiesysteem interne markt (IMI). Er wordt voorgesteld om te zorgen voor continuïteit tussen wegcontroles en IMI-controles, zodat detacheringssituaties en vermoedens van misbruik die bij een wegcontrole worden ontdekt, vervolgens grondiger worden onderzocht. Vermoedens van misbruik kunnen de vorm aannemen van "rode vlaggen" die handhavers langs de weg kunnen doorgeven aan collega's die belast zijn met IMI-controles.

IMI-controles moeten ook plaatsvinden zonder wegcontroles. Gezien het aanzienlijke aantal detacheringaangiften dat elke maand in het IMI-systeem wordt geregistreerd, wordt in deze leidraad een soortgelijke filteraanpak voorgesteld - op basis van dezelfde rode vlaggen - om de controles doelgerichter te maken.

3.1 Administratieve regels en controlemaatregelen

De *lex specialis* voorziet in de volgende administratieve regels en controlemaatregelen voor de handhaving van aanplakregels tijdens wegcontroles, IMI-controles en controles ter plaatse:

- Uiterlijk bij aanvang van de terbeschikkingstelling moeten wegvervoerders een terbeschikkingstellingsverklaring indienen met essentiële informatie over de chauffeur en de terbeschikkingstelling. Deze verklaring wordt ingediend via het portaal voor de aangifte van terbeschikkingstelling in het wegvervoer (hierna "RTPD" genoemd)²⁸. De RTPD is een meertalige openbare interface die verbonden is met het informatiesysteem voor de interne markt (hierna "IMI").
- Tijdens de terbeschikkingstelling kunnen wegcontroles plaatsvinden. De handhavers langs de weg kunnen slechts drie documenten opvragen om de naleving van de detacheringsregels te controleren: een kopie van de detacheringsverklaring op het RTPD; vrachtbrieven of gelijkwaardig bewijs; en tachograafgegevens. Handhavers langs de weg hebben de beschikking over een "scan onderweg"-instrument waarmee ze de geldigheid van de detacheringsverklaring kunnen controleren. Het volgende *hoofdstuk 3.2* geeft een aantal aanwijzingen voor het gebruik van dit hulpmiddel en de informatie in deze documenten.
- Na de detacheringsperiode kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van ontvangst besluiten om aanvullende informatie te vragen. De exploitant heeft 8 weken de tijd om te voldoen aan deze verzoeken om aanvullende documenten, die via het RTPD moeten worden ingediend. In *punt 3.3* wordt nader ingegaan op deze IMI-inspecties. Als uit een wegcontrole blijkt dat er sprake is van terbeschikkingstelling die de exploitant niet in het registratiedocument heeft vermeld, moeten de handhavingsautoriteiten de algemene module "Terbeschikkingstelling van werknemers" gebruiken om meer informatie op te vragen. Er kan ook een beroep worden gedaan op de module Wegvervoer die wordt gebruikt om de vestigingsvoorwaarden te beoordelen.

²⁸ Het RTDP is toegankelijk via deze website: [Wegvervoer - Postingsverklaring](#).

- Indien de exploitant na afloop van de periode van 8 weken geen gevolg geeft aan het verzoek om meer informatie, kan de lidstaat van ontvangst de bevoegde autoriteiten van het land van vestiging van de exploitant om bijstand verzoeken. Daartoe hebben de autoriteiten van die lidstaat van herkomst toegang tot de verklaring en andere informatie die de exploitant in het kader van de RTPD heeft ingediend. Aanvullende beginselen voor wederzijdse bijstand tussen de ontvangende lidstaat en de lidstaat van vestiging zijn vastgelegd in de handhavingsrichtlijn betreffende detachering teneinde de tenuitvoerlegging, toepassing en handhaving van detacheringsregels te vergemakkelijken²⁹. De samenwerking tussen verschillende instanties wordt beschreven in *paragraaf 3.4*.

Samengevat

Er zijn drie belangrijke hulpmiddelen om het posten van bestuurders op de weg te controleren:

1. Een publieke interface (RTPD-portaal) - bedoeld voor bedrijven
 2. Een "Scan onderweg"-toepassing - voor gebruik door autoriteiten langs de weg
 3. Het IMI (Informatiesysteem interne markt) - voor gebruik door autoriteiten
- Bedrijven moeten uiterlijk bij aanvang van de detachering gestandaardiseerde detachingsverklaringen indienen via de openbare interface.
 - De autoriteiten langs de weg (in de ontvangende lidstaten) controleren de detachingsverklaringen door de QR-code van de detachingsverklaring te scannen. Ze kunnen ook een beperkt aantal documenten opvragen.
 - Autoriteiten belast met IMI-controle in lidstaten van ontvangst kunnen aanvullende documenten rechtstreeks bij het bedrijf opvragen (waaronder tachograafgegevens, loonstroken, arbeidscontracten).
 - Autoriteiten die belast zijn met IMI-controle in de lidstaten van herkomst kunnen verzoeken om bijstand ontvangen van autoriteiten in lidstaten van ontvangst wanneer het bedrijf niet samenwerkt met de autoriteiten van de lidstaat van ontvangst.
 - Er moeten wederzijdse communicatiekanalen tussen alle nationale autoriteiten worden opgezet met het oog op een gerichte en doeltreffende handhaving.

Actieve communicatiekanalen tussen verschillende handhavingsniveaus dragen bij aan een meer gerichte en effectieve handhaving.

Een continuïteit tussen wegcontroles en IMI-autoriteiten zou nuttig zijn:

- ervoor zorgen dat een vermoeden van misbruik dat langs de weg wordt vastgesteld, vervolgens nader wordt onderzocht door middel van passende IMI-controles.

²⁹ Art. 6 en 7 van Richtlijn 2014/67 betreffende de handhaving van de terbeschikkingstelling.

- wanneer tijdens een wegcontrole een situatie van terbeschikkingstelling wordt vastgesteld, de controles opvolgen om ervoor te zorgen dat de bestuurder voldoende wordt beschermd door de normen van het gastland, met inbegrip van het juiste beloningsbedrag.

Actieve samenwerking tussen wegvervoersautoriteiten en autoriteiten die belast zijn met de module "Terbeschikkingstelling van werknemers" zou nuttig zijn om:

- een register bij te houden van, en waar nodig onderzoek in te stellen naar, wegvervoerders die geen detachingsaangiften hebben ingediend wanneer het vermoeden bestaat dat de activiteit detacheert;
- nagaan welk recht van toepassing is op de arbeidsovereenkomst (bijvoorbeeld met betrekking tot de gebruikelijke plaats van tewerkstelling en de arbeidsstatus).

Bevoegde IMI-autoriteiten kunnen op nationaal, regionaal of lokaal niveau actief zijn. Bij IMI zijn ook IMI-coördinatoren betrokken die een coördinerende rol kunnen spelen met betrekking tot IMI-workflows³⁰.

Box 2 - Het belang van communicatiekanalen tussen handhavinginstanties

3.2 Controles langs de weg

3.2.1 Doel

Wat de *lex specialis* betreft, is het centrale aspect van een wegcontrole het vaststellen van het bestaan van geldige detachingsverklaringen met het oog op het in gang zetten en sturen van daaropvolgende handhavingsmaatregelen.

Controles langs de weg kunnen ook belangrijke instrumenten voor vroegtijdige opsporing zijn. Wanneer tijdens een wegcontrole een situatie van terbeschikkingstelling wordt vastgesteld, kunnen daaropvolgende controles via de IMI-interface plaatsvinden om ervoor te zorgen dat de bestuurder voldoende wordt beschermd door de normen van het gastland en dat hij het juiste bedrag aan beloning ontvangt.

Als een wegtransport geen situatie van detachering vormt, is het mogelijk dat het bedrijf niet voorkomt in de IMI-detachingsmodule voor wegtransport. Dit ontbreken van gegevens sluit op zichzelf verdere IMI-inspecties via de algemene modules Detachering van werknemers en Vestigingsvoorwaarden niet uit (zie *paragraaf 3.3* hieronder).

³⁰ Zie punt 2.3 van [het informatiesysteem interne markt \(IMI\) - Gebruikershandboek - Bijwerking 2012 \(europa.eu\)](#).

3.2.2 Documenten die moeten worden opgevraagd en waarnaar moet worden gezocht

Tot 2 februari 2022 pasten de lidstaten uiteenlopende regels inzake administratieve eisen en controlemaatregelen toe. Met de omzetting van de *lex specialis* in nationale wetgeving is één pakket maatregelen uniform van toepassing in de hele Unie.

Tijdens wegcontroles kunnen handhavers slechts drie soorten documenten opvragen om de naleving van de regels voor het posten te controleren:

- een kopie van de detachingsverklaring,
- de vrachtbrief(en), en
- tachograafgegevens.

Bedrijven zijn verplicht om ervoor te zorgen dat de chauffeurs de bovenstaande documenten tot hun beschikking hebben en de chauffeur is verplicht om deze ter beschikking te stellen wanneer een handhavingsambtenaar daarom vraagt.

3.2.2.1 Aangifte van plaatsing

Beschrijving

Voor transporten die onder de reikwijdte van detachering volgens de *lex specialis* vallen, moeten wegbeheerders ervoor zorgen dat gedetacheerde chauffeurs een kopie van de via het RTPD ingediende detachingsverklaring tot hun beschikking hebben. Deze kopie kan zowel op papier als in elektronische vorm zijn.

Alle detachingsverklaringen die via de RTPD worden ingediend, worden gegenereerd met een individuele QR-code, die de handhaver langs de weg moet scannen om de authenticiteit en geldigheid van de verklaring te controleren.

Zoals geïllustreerd in het volgende *vak 3*, bevat een volledige aangifte de volgende informatie:

- De identiteit van de exploitant, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning indien dit nummer beschikbaar is.
- De contactgegevens van een vervoersmanager of andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging voor verdere communicatie.
- De identiteit van de bestuurder, zijn woonadres en het nummer van zijn rijbewijs. De RTPD biedt operators de mogelijkheid om aanvullende informatie in te vullen. Hoewel deze informatie niet verplicht is, moeten wegbeheerders deze extra gegevens controleren als ze beschikbaar zijn.
- De ingangsdatum van de arbeidsovereenkomst en de wet die hierop van toepassing is.
- De beoogde begin- en einddatum van de detachering.
- De nummerplaten van de motorvoertuigen.
- Of de uitgevoerde vervoersdiensten nu goederenvervoer, personenvervoer, internationaal vervoer of cabotage zijn.

Road Transport - Posting Declaration



Posting information

a.1 Country of posting	Netherlands
a.2 Period of posting	07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s)	Carriage of goods

Declaration Details

b.1 Number of the declaration	ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update	04/08/2022 15:20
b.3 Submission date	04/08/2022 15:20

Driver Information

c.1 Name	xx xx
c.3 Driving licence	xx
c.5 Address of residence	xx xx xx Belgium
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022
c.7 Applicable law employment contract	Belgium

Driver Identification Document

d.1 Document type	ID Card
d.2 Number	xx
d.5 Issuing country	Belgium

Company information

e.1 Name	Greenhorse
e.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number	GH2022
e.6 Country of registration	Belgium
e.7 Address	Grand Place 1000 bruxelles Belgium

Transport Manager Information

f.1 Name	peter greenhorse
f.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number	+32494444444
f.4 Professional Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

Contact Person

g.1 Name	peter greenhorse
g.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number	+32494444444
g.4 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Box 3 - Voorbeeld van een detachingsverklaring

Doel

Het doel van een geldige detachingsverklaring is ervoor te zorgen dat het bedrijf en de chauffeur naar behoren geregistreerd staan in de registers van het gastland, wat aanleiding kan geven tot latere en meer diepgaande controles. Daarnaast helpt een snelle beoordeling van de informatie op de verklaring de handhaver langs de weg zich een beeld te vormen van mogelijk misbruik of omzeiling van de geldende regels voor detachering en aanverwante zaken. Op basis hiervan kunnen afwijkingen en rode vlaggen worden doorgegeven aan de bevoegde IMI-autoriteiten voor verdere controles. Zoals beschreven in *paragraaf 3.2.3* hieronder, zijn de rode vlaggen die grondiger inspecties rechtvaardigen afwezigheid, ongeldige of incoherente

documenten en een duidelijke discrepantie tussen de gebruikelijke werkplek en de toepasselijke wetgeving op de arbeidsovereenkomst.

Scannen onderweg

Aangiften van terbeschikkingstelling worden gegenereerd met een individuele QR-code, die wegbeheerders moeten controleren om de geldigheid van het document te beoordelen. De controle gebeurt via de applicatie "scan onderweg". Deze applicatie is beschikbaar in alle 24 talen. De applicatie vereist geen verificatie. Het kan worden gebruikt op elk mobiel apparaat met een internetverbinding en een werkende camera.

Na het scannen van de QR-code met de applicatie "scannen onderweg" haalt het mobiele apparaat de door de operator ingediende detachingsverklaring op uit het RTPD. Wegbeheerders kunnen dan controleren of de informatie op de kopie van de verklaring die door de bestuurder is overhandigd, hetzelfde is als de laatste versie die via het RTPD is ingediend.

Bij het scannen van detachingsaangiften kunnen zich drie situaties voordoen:

- i. Alle informatie die wordt weergegeven op het mobiele apparaat is identiek aan de informatie op het document dat door de bestuurder wordt overhandigd. Daarom kan worden aangenomen dat de detachingsverklaring geldig is.
- ii. De informatie die wordt weergegeven op het mobiele apparaat is niet identiek aan het document dat door de bestuurder is overhandigd. Dat document is waarschijnlijk verouderd. Wegbeheerders kunnen op hun apparaat de datum zien waarop de detachingsverklaring voor het laatst is bijgewerkt.
- iii. De aanvraag maakt duidelijk dat de verklaring niet kan worden gevonden in het IMI. Daarom kan worden aangenomen dat het document dat door de bestuurder is overhandigd, frauduleus is.

Een trainingsmodule voor de bedoeling van handhavers langs de weg kan worden bekeken via deze link: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.

Stap voor stap scannen op de weg

Stap 1. Toegang tot de toepassing



Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Stap 2. Scan de detachingsverklaring



← Back

Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operator(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Stap 3. Bekijk de verklaring

- Geldige verklaring (identieke informatie als de detachingsverklaring)

← Back to scan

1 ?

Declaration number	1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464
Status	SUBMITTED
Submission date	18/04/2023 17:16
Last update date	18/04/2023 17:16

Posting information ^

Posting Country	Germany
Start date	18/04/2023
End date	30/04/2023
Type of operation	International carriage Cabotage operations
Number plate(s) of the motor vehicle(s)	2ABC081, 2FGD175

Driver ^

First Name	John
Last Name	Truckman
Driver's license number	A321654321
Driver card number	1234567890123416

Identification document ^

Document type	ID Card
Number	ADF64654
Issue date	02/04/2023
Expiration date	01/04/2033
Issuing Country	Belgium

Address ^

Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

Employment contract ^

Start date	15/06/2020
Applicable law	Belgium

Company details ^

Name	Transport and co
Community licence number	BE12-08-566/ZDF
National company register number	0234.123.123
VAT number	234.123.123
Country of registration	Belgium
Company address	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	BE

Transport manager ^

First Name	John
Last Name	O'Smith
Certificate of professional competence (License number)	BE2587454
Certificate issuing country	Belgium
Email address	transportmanager@transportandco.com
Phone number	+3248121212
Professional Address	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

Contact person ^

First Name	John
Last Name	O'Smith
Email address	transportmanager@transportandco.com
Phone number	+3248121212
Professional Address	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

version 0.3.18-test

➤ Vervallen verklaring

← Back to scan

Declaration number: **13644813708_4658-a962-427fab6cfecc**
Status: **EXPIRED**
Submission date: 16/02/2023 11:48
Last update date: 01/03/2023 03:00

Posting information

Posting Country: Austria 🇦🇹
Start date: 23/02/2023
End date: 28/02/2023
Type of operation: International carriage
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

Driver

First Name: Albert
Last Name: Kosv
Driver's license number: 12365487
Driver card number:

Identification document

Document type: Passport
Number: 654666644
Issue date:
Expiration date:
Issuing Country: Bahamas

Address

Street and number: Jëbyj
Post code: 2015
City: braciļ
Country: Albania

Employment contract

Start date: 06/12/2021
Applicable law: Kosovo*

Company details

Name: Transport and co
Community licence number: BE1208-996ZDF
National company register number: 0234.123.123
VAT number: 234.123.123
Country of registration: Belgium 🇧🇪

Company address

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara
Post code: 1000
City: Brussels
Country: BE

Transport manager

First Name: John
Last Name: O'Smith
Certificate of professional competence (License number): BE2087464
Certificate issuing country: Belgium
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212

Professional Address

Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

Contact person

First Name: John
Last Name: O'Smith
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212

Professional Address

Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Box 4 Stap voor stap scannen op de weg

3.2.2.2 Vrachtbrieven of gelijkwaardig bewijs

Beschrijving

Chauffeurs moeten over een bewijs beschikken dat het transport heeft plaatsgevonden in de lidstaat van ontvangst. Dit kunnen documenten zijn zoals een papieren of elektronische vrachtbrief (hierna "e-CMR" genoemd) of gelijkwaardig bewijs. Dit bewijs moet informatie bevatten over het inkomende internationale vervoer en elke daaropvolgende cabotagerit die wordt uitgevoerd³¹.

Doel

Een van de doelen van e-CMR of papieren vrachtbrief is om het type operatie dat plaatsvindt aan te geven (bijv. cabotage) en ook om aan te geven dat deze operatie echt is (bijv. in het geval van cabotage kan de vrachtbrief aangeven of het een internationale reis betreft en of het maximale aantal activiteiten dat is toegestaan in de lidstaat van ontvangst niet wordt overschreden).

De vrachtbrief kan ook de identificatie van een detacheringssituatie tijdens een wegcontrole aanzienlijk versnellen. Als de vrachtbrief bijvoorbeeld aangeeft dat er sprake is van cabotage, kan er veilig van worden uitgegaan dat de bestuurder zich in een terbeschikkingstellingssituatie bevindt. Wanneer uit de vrachtbrief blijkt dat de cabotage illegaal is, wordt een hele reeks andere gevolgen en verdere controles in gang gezet³². moet een bestuurder die illegale cabotage verricht echter ook als gedetacheerd worden beschouwd.

Voor meer details over hoe vrachtbrieven relevant kunnen zijn voor het boeken, zie *paragraaf 3.2.4* hieronder, waarin een opeenvolging van gebeurtenissen wordt beschreven voor het gebruik van vrachtbrieven om boekingsituaties te bepalen.

In het algemeen rechtvaardigt het bestaan van een cabotageactiviteit een mededeling aan de autoriteiten die belast zijn met IMI-onderzoeken, zodat adequate controles in gang worden gezet om ervoor te zorgen dat de bestuurder het juiste niveau van bescherming geniet tijdens de periode van detachering.

3.2.2.3 Tachograafgegevens

Beschrijving

Tachograafgegevens zijn ook nuttig bewijsmateriaal voor handhavers om te controleren of vervoersactiviteiten binnen of buiten het toepassingsgebied van detachering vallen. De in de

³¹ Artikel 8, lid 3, van Verordening 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg

³² Dergelijke controles worden niet weergegeven in dit document, aangezien dit document zich voornamelijk richt op het ter beschikking stellen van bestuurders.

tachograaf geregistreerde locatiegegevens (in de vorm van landcodes van de lidstaten waar de activiteiten plaatsvonden) kunnen zeer nuttig zijn voor dit doel. Voor een volledige beschrijving van de locatiegegevens die met/door de verschillende generaties en versies van de tachograaf worden geregistreerd, verwijzen we naar de TRACE 2-richtsnoeren over de slimme tachograaf.

Doel

Hoewel tachograafgegevens in de eerste plaats bedoeld zijn om de naleving van de rij- en rusttijdregels te waarborgen, moeten ze ook worden gebruikt door de wegcontroleur om vast te stellen of er sprake is van terbeschikkingstelling. In het volgende *punt 3.2.4* wordt een checklist met vragen voorgesteld om de aard van een wegactiviteit vast te stellen en na te gaan of de bestuurder al dan niet als ter beschikking gesteld moet worden beschouwd. Vragen zijn bijvoorbeeld wanneer en waar de operatie begint en eindigt. De meeste antwoorden op deze checklist zijn te vinden in de tachograafgegevens, waaronder de registratie van de positie van het voertuig tijdens het laden en lossen. Deze moeten tijdens de operatie door de bestuurder worden ingevoerd.

3.2.3 Rode vlaggen

Handhavers langs de weg kunnen slechts een beperkt aantal documenten en gegevens controleren en ze moeten snel te werk gaan - vooral bij het controleren van personenvervoer. Ze moeten ook de naleving van een reeks verschillende regels beoordelen en de regels voor het posten van voertuigen zijn een aanvulling op deze lijst.

Voor een effectieve handhaving moeten vaak meer volledige controles worden uitgevoerd na het wegvervoer. De informatie die wordt verzameld uit de drie bovengenoemde documenten (d.w.z. 1) de terbeschikkingstellingsverklaring, 2) de vrachtbrieven of gelijkwaardig bewijsmateriaal en 3) de tachograafgegevens), samen met de resultaten van de contacten met de bestuurder, leveren belangrijke aanwijzingen op die de basis kunnen vormen voor latere controles bij andere autoriteiten. Met het oog hierop moet, indien relevant, een meer diepgaande inspectie worden uitgevoerd na de inspectie van het wegvervoer.

Wanneer bij wegcontroles een situatie van detachering is vastgesteld, is onderzoek door IMI gerechtvaardigd om te waarborgen dat de gedetacheerde bestuurder het juiste bedrag aan beloning ontvangt en dat hij/zij tijdens de detachering wordt beschermd door de toepasselijke normen van het gastland.

Handhavers langs de weg moeten ook een actieve rol spelen bij het initiëren van meer volledige IMI-inspecties wanneer zij vermoedens hebben van ontwijking of misbruik. Bij het doorgeven van de relevante informatie die tijdens wegcontroles is verzameld aan de bevoegde autoriteiten, moeten de handhavers tegelijkertijd informatie signaleren die vervolgininspecties rechtvaardigt. Deze rode vlaggen kunnen het gevolg zijn van het ontbreken van een verklaring (wanneer een situatie van terbeschikkingstelling is vastgesteld), ongeldige verklaringen, discrepanties op de documenten die tijdens de wegcontrole zijn overgelegd, maar ook indrukken van de wegcontroleur na interactie met de bestuurder.

Kortom, continuïteit tussen wegcontroles en IMI-controles leidt tot meer gerichte en effectieve handhaving. Zoals beschreven in het volgende *punt 3.3*, moet er ook worden gestreefd naar actieve samenwerking tussen de IMI-autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het wegvervoer en de autoriteiten die de algemene module "Terbeschikkingstelling van werknemers" uitvoeren, zodat de rode vlaggen bij de meest geschikte autoriteit terechtkomen.

Voorbeelden van rode vlaggen zijn:

- Ontbreken van een detachingsverklaring voor een transport dat binnen het toepassingsgebied van detachering valt: Een detachingsverklaring is een onmisbaar instrument voor handhavingsdoeleinden. Het ontbreken van een detachingsverklaring moet daarom leiden tot verdere controles wanneer de handhaver heeft vastgesteld dat het om een detachingsactiviteit gaat.
- Ongeldige of vervalste detachingsaangifte:
 - Afwezige of ongeldige QR code.
 - Verplichte informatie ontbreekt op de aangifte.
 - Foutieve informatie op de aangifte.
- Discrepancie tussen de wet die van toepassing is op de arbeidsovereenkomst en de gebruikelijke plaats van het werk en/of de woonplaats van de bestuurder:

Een gedetacheerde werknemer is een werknemer die voor een beperkte periode taken uitvoert buiten het land waar hij gewoonlijk werkt. Zoals beschreven in bijlage 3, kan een gewone werkplek worden verondersteld in de lidstaat van waaruit de bestuurder gewoonlijk een substantieel deel van zijn werk verricht.

Een schijnbare discrepantie tussen enerzijds de toepasselijke arbeidswetgeving in regel c.7 van de detachingsverklaring en anderzijds de gebruikelijke werkplek van de bestuurder moet leiden tot nader onderzoek via relevante IMI-modules. Bevoegde autoriteiten kunnen bijvoorbeeld de arbeidsovereenkomst en/of andere documenten opvragen om vast te stellen of de informatie in de detachingsverklaring correct is.

- Correspondentie tussen de datum van plaatsing en de datum van tewerkstelling
De wegenwachter kan vaststellen dat de arbeidsovereenkomst rond dezelfde datum is ingegaan als de detachingsituatie. Dit rechtvaardigt een verdere controle van het toepasselijke arbeidsrecht en gerelateerde detachingsituaties³³.

De begindatum van een arbeidsovereenkomst is te vinden op regel c.6 van de detachingsverklaring. De periode van detachering wordt aangegeven op regel a.2. De tachograafgegevens kunnen ook wijzen op een gebrek aan activiteit van de bestuurder in het land van vestiging van de werkgever.

- De bestuurder is zelfstandig of ingehuurd via een uitzendbureau:
Het is onwaarschijnlijk dat een zelfstandige bestuurder in het bezit is van een detachingsverklaring. Een rode vlag die wordt doorgegeven aan de bevoegde

³³ Zie bijvoorbeeld *artikel 4* van de *handhavingsrichtlijn 2014/67*.

autoriteiten van IMI die toegang hebben tot de module over detachering, zou nuttig zijn om latere controles in gang te zetten om ervoor te zorgen dat de zelfstandige bestuurder inderdaad een echte onafhankelijke contractant is.

- Discrepancie tussen vrachtbrief (bijv. e-CMR) en tachograafgegevens.
Een dergelijke discrepantie zou bijvoorbeeld ontstaan als de landcode die de positie van het voertuig aangeeft, een ander land aangeeft dan het land dat in de vrachtbrief wordt vermeld.

Een andere discrepantie kan ontstaan als de tachograaf meer verrichtingen aangeeft dan gedocumenteerd in de vrachtbrief. Dit kan een indicatie zijn van het omzeilen van de toepasselijke regels voor terbeschikkingstelling.

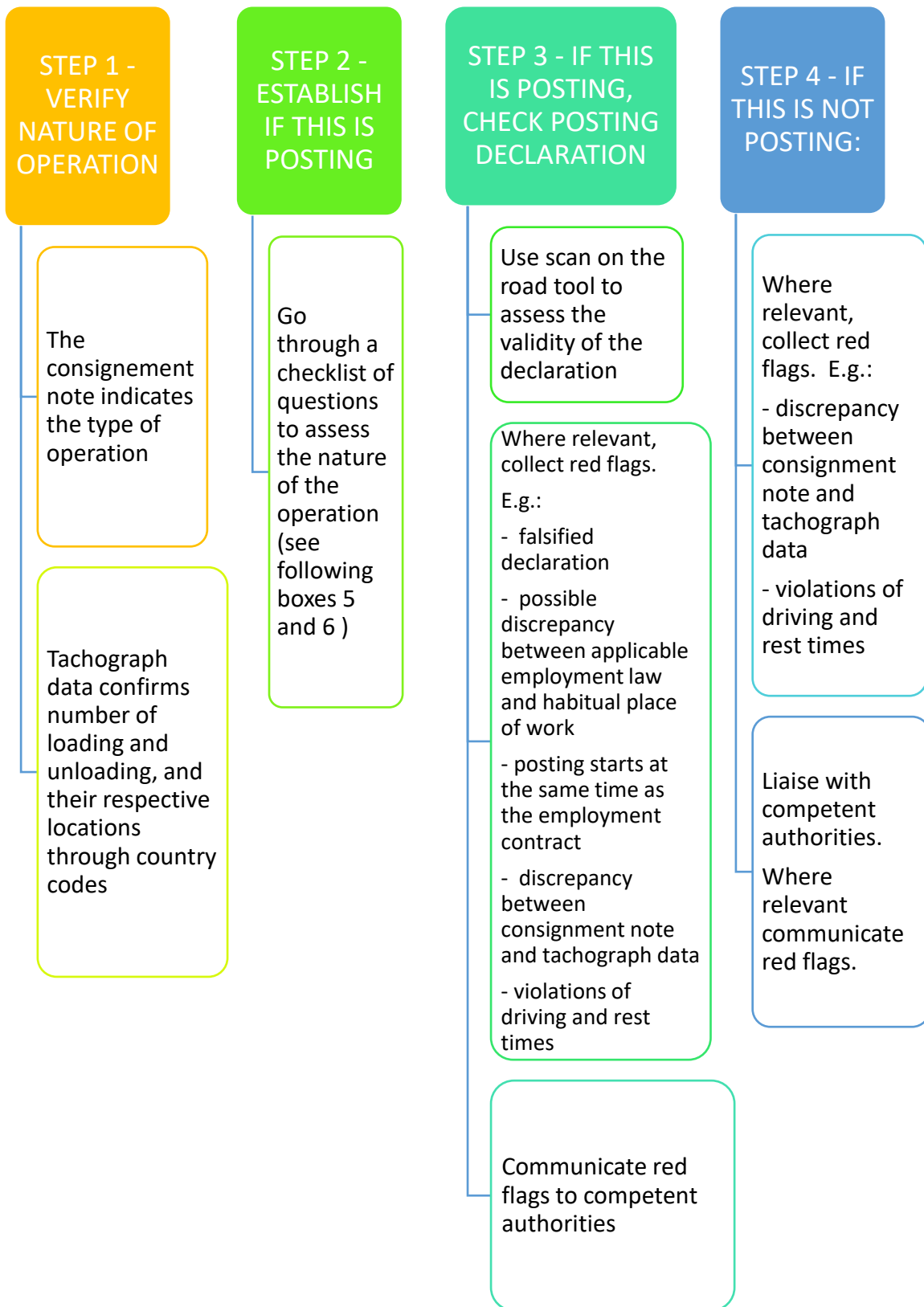
- Overtredingen van rij- en rusttijden:
De verzamelde informatie over de naleving van de rij- en rusttijden kan worden gebruikt om bedrijven te selecteren voor de controle van de detacheringsregels. Bedrijven met een hoge risicoscore kunnen vaker en uitgebreider worden gecontroleerd.

3.2.4 Mogelijke manieren om controles langs de weg uit te voeren: Volgorde en checklist met vragen.

De volgende Afbeelding 1 Een stapsgewijze benadering van wegcontroles en bijbehorende checklists met vragen (Box 5 en Box 6) bieden een stapsgewijze aanpak voor wegcontroles. Handhavers langs de weg moeten eerst de aard van de activiteit controleren, met name door de informatie in de vrachtbrief te vergelijken met de gegevens van de tachograaf. Ze moeten dan begrijpen of de activiteit binnen het toepassingsgebied van de terbeschikkingstelling valt of niet. Om dit te doen stellen Kader 5 (voor vracht) en Kader 6 (voor passagiers) een checklist met vragen voor om snel vast te stellen of de activiteit al dan niet een terbeschikkingstelling is. Als de activiteit een terbeschikkingstelling is, moeten de autoriteiten langs de weg kijken of er een terbeschikkingstellingsverklaring bestaat en controleren of de informatie daarin overeenkomt met de situatie van terbeschikkingstelling. Voor alle activiteiten moeten, indien relevant, rode vlaggen worden verzameld en aan de bevoegde instantie worden doorgegeven voor verdere controles.

Afbeelding 2 en Afbeelding 3 illustreren de opeenvolgende stappen voor wegvervoerautoriteiten die hun controles beginnen met een cabotagecontrole. De eerste stap bestaat uit het identificeren van een cabotagesituatie, meestal op basis van de e-CMR of papieren vrachtbrief. Als cabotage wordt bevestigd en de regels voor terbeschikkingstelling dus van toepassing zijn, moet de handhaver langs de weg de geldigheid van de documenten voor terbeschikkingstelling controleren en, indien relevant, rode vlaggen verzamelen en de informatie aan de bevoegde instantie doorgeven voor verdere controles.

Als het geen cabotage is, zal de handhaver langs de weg stap voor stap bepalen of de activiteit terecht is vrijgesteld van detachering of niet. Indien relevant moeten rode vlaggen altijd worden verzameld en samen met andere relevante informatie worden doorgegeven aan de bevoegde autoriteiten.



Afbeelding 1 Een stapsgewijze benadering van wegcontroles

Deze checklist met vragen is bedoeld om de wegwachter te helpen bepalen of er aanstellingsregels van toepassing zijn op basis van de aard van het wegtransport. Er wordt aangeraden om de vragen te volgen in de volgorde waarin ze worden gepresenteerd. Als alle vakjes onder een specifieke stap zijn aangevinkt, is de activiteit geïdentificeerd en is het niet nodig om verder te gaan met de rest van de vragen.

Stap 1: is er sprake van cabotage?

- Bewijzen de vrachtbrief en de tachograaf cabotage?

(Als er meer handelingen zijn dan het wettelijk maximum, moet de bestuurder nog steeds als geplaatst worden beschouwd)

Stap 1a: is het doorvoer?

- Rijdt de chauffeur door zonder te laden of te lossen?

Stap 1c: is het een eenvoudige bilaterale operatie?

- Rijdt de bestuurder op basis van een vervoersovereenkomst naar of vanuit de lidstaat waar de wegvervoerder is gevestigd?
- Is het duidelijk dat de chauffeur tijdens deze rit geen laad- of losactiviteiten heeft uitgevoerd of zal uitvoeren?

NB: een eenvoudige bilaterale operatie kan ook bestaan uit een begin- of eindtraject over de weg van een gecombineerd vervoer.

Stap 1d: is het 1+1?

- Rijdt de bestuurder van of naar de lidstaat waar de wegbeheerder is gevestigd?
- Houdt deze internationale reis in:
 - o Eén laad- of losactiviteit; OF
 - o Eén activiteit van laden en één activiteit van lossen?
- Is het duidelijk dat de bestuurder geen 2 activiteiten in dezelfde lidstaat heeft uitgevoerd of zal uitvoeren?

Stap 1d: is 0+2?

- Voert de bestuurder een retourrit uit naar of vanuit de lidstaat van vestiging van de wegvervoerder?
- Is het duidelijk dat de chauffeur geen laad- of losactiviteit heeft of zal hebben tijdens een van de ritten (heen- of terugreis)?
- Heeft de andere reis (terugreis of heenreis) betrekking op:
 - o Twee activiteiten van laden of lossen; OF
 - o Twee activiteiten van laden en twee activiteiten van lossen?
- Is het duidelijk dat de chauffeur niet meer dan één laad- of losactiviteit in dezelfde lidstaat heeft uitgevoerd of zal uitvoeren?

Box 5 - Checklist met vragen voor wegcontroles bij goederenvervoer

Stap 1: is er sprake van cabotage?

- Blijkt uit het vergunningsformulier (voor geregeld personenvervoer) of het reisformulier (voor incidenteel personenvervoer) cabotage?

Stap 1a: is het doorvoer?

- Rijdt de bestuurder door zonder passagiers op te pikken of af te zetten?

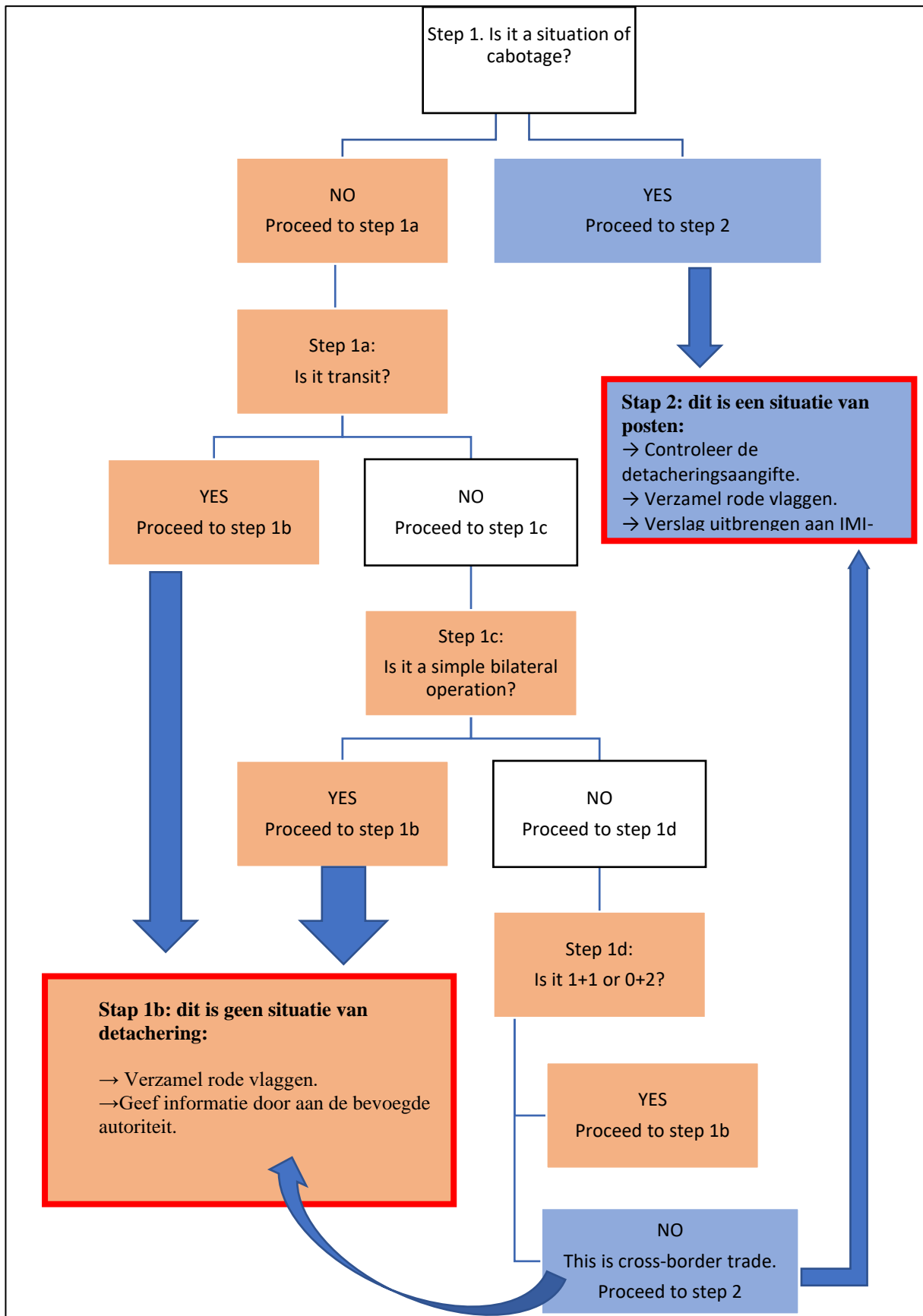
Stap 1c: is het een eenvoudige bilaterale operatie?

- Voert de bestuurder een van de volgende handelingen uit?
 - passagiers ophalen in de lidstaat van vestiging en afzetten in het land van bestemming?
 - passagiers ophalen in het land van bestemming en afzetten in het land van vestiging?
 - het verrichten van plaatselijke excursies, met dezelfde groep niet-ingezeten passagiers, aansluitend op een binnenlands internationaal vervoer met dezelfde passagiers in hetzelfde voertuig of in een voertuig van dezelfde onderneming?

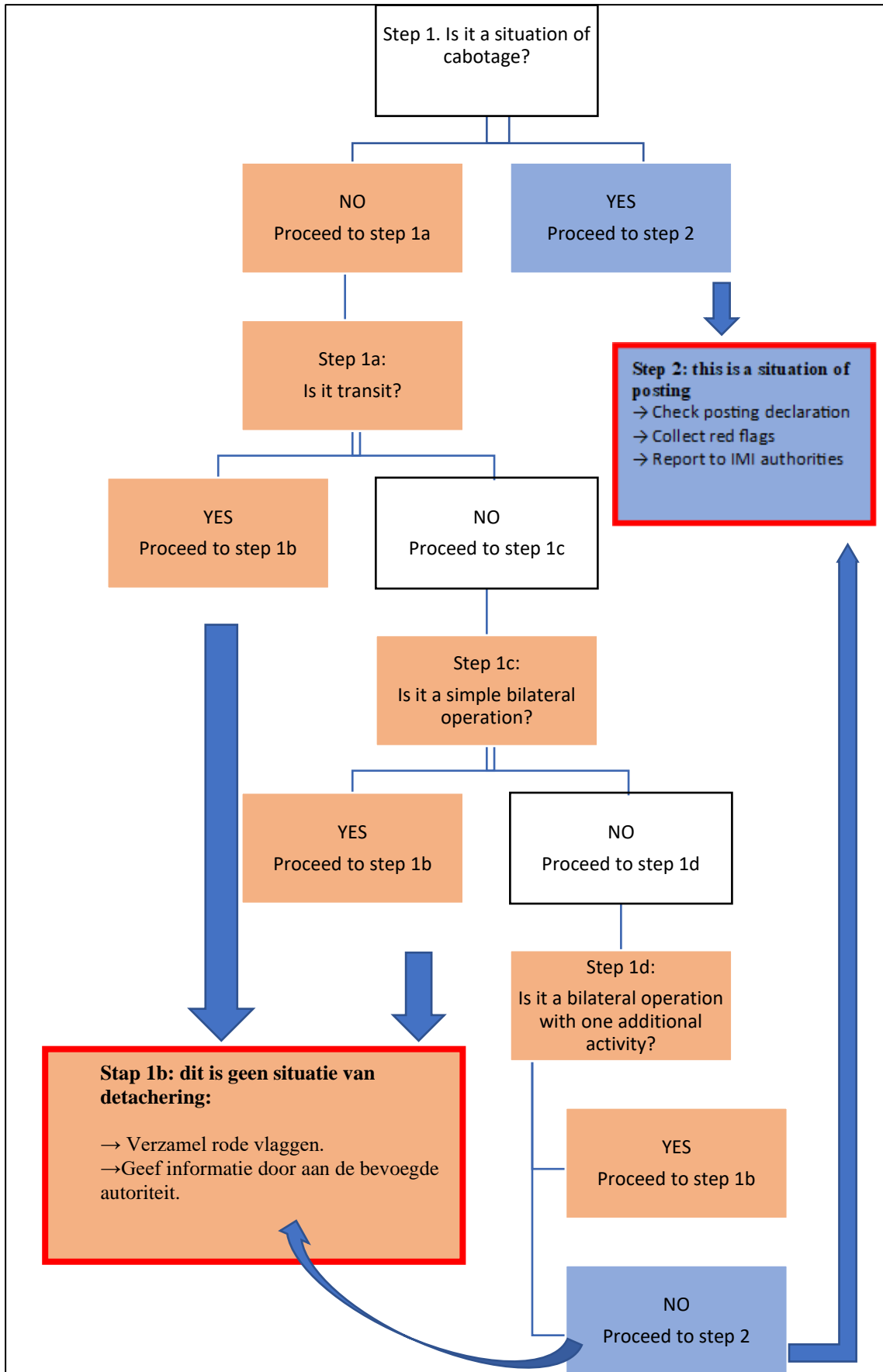
Stap 1d: is een bilaterale operatie met één extra activiteit?

- Rijdt de bestuurder van of naar de lidstaat waar de wegbeheerder is gevestigd?
- Houdt deze internationale reis in:
 - Eén activiteit waarbij passagiers worden opgehaald of afgezet; OF
 - Eén activiteit om passagiers op te pikken en één activiteit om passagiers af te zetten?
- Is het duidelijk dat de bestuurder geen twee activiteiten in dezelfde lidstaat uitoefent of zal uitoefenen?

Box 6 - Checklist met vragen voor wegcontroles van passagiersvervoer



Afbeelding 2 - Stapsgewijze benadering voor goederentransport



Afbeelding 3 - Stapsgewijze aanpak voor passagiersvervoer

3.3 IMI-inspecties

Onafhankelijk van wegcontroles of als aanvulling daarop kunnen verdere controles plaatsvinden via de IMI-interface en in goed overleg met de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van het bedrijf.

Volgens deze richtsnoeren kan de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten via IMI in drie omstandigheden plaatsvinden:

- Als follow-up van wegcontroles waarbij een situatie van terbeschikkingstelling is vastgesteld.
- Als follow-up van wegcontroles waarbij rode vlaggen zijn gecommuniceerd door de wegcontroleur.
- Onafhankelijk van wegcontroles, bijvoorbeeld op basis van risicobeoordeling. De in *punt 3.2.3* beschreven rode vlaggen kunnen ook door IMI-autoriteiten worden gebruikt bij het vaststellen van prioriteiten voor dergelijke controles.

3.3.1 Overzicht van IMI-modules

Het IMI is een meertalige onlinetool die de uitwisseling van informatie tussen de handhavingsautoriteiten van de lidstaat van ontvangst ("*ontvangende autoriteiten*") en van de lidstaat van vestiging van het bedrijf ("*thuisautoriteiten*") moet vergemakkelijken. Momenteel ondersteunt IMI samenwerkingsprocedures op 17 verschillende beleidsterreinen.

Drie IMI-modules zijn relevant voor de specifieke handhaving van regels voor wegvervoer:

- De module "*Wegvervoer - Vestigingsvoorwaarden*" is bedoeld om de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken, zodat kan worden gecontroleerd of het bedrijf effectief en stabiel is gevestigd.
- De module "*Wegvervoer - Sociale voorschriften*" heeft als doel de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken om de effectieve toepassing van rijtijden, onderbrekingen en rusttijden te controleren.
- De module "*Wegvervoer - detachingsaangiften*" waarop de openbare interface RTPD is aangesloten om wegbeheerders in staat te stellen detachingsaangiften in te dienen.
- De handhaving van de bepalingen van de *lex specialis vindt* grotendeels plaats via IMI dat verbonden is met de RTPD. Gastautoriteiten gebruiken deze module om alle detachingsverklaringen te bekijken. Ze hebben ook de mogelijkheid om verzoeken om aanvullende documenten naar de exploitant te sturen (zie *paragraaf 3.3.3* hieronder). Als de exploitant niet binnen een termijn van 8 weken antwoordt, kunnen de gastautoriteiten binnen een termijn van 25 dagen informatie opvragen bij de thuisautoriteiten (zie *paragraaf 3.4*).

Bij het beantwoorden van verzoeken om informatie heeft de exploitant de mogelijkheid om rechtstreeks op het portaal te communiceren met de gastautoriteiten. Alle bevoegde autoriteiten kunnen ook onderling gratis tekstberichten uitwisselen. Alle informatie die als

vrije tekst wordt verstrekt, kan automatisch worden vertaald door een dienst die verbonden is met IMI (eTranslation)³⁴.

De module Wegvervoer - detachingsaanvragen kan alleen worden gebruikt als de vervoerder een detachingsaanvraag heeft ingediend. Transportverrichtingen die geen terbeschikkingstelling inhouden, mogen niet op deze interface verschijnen. Het is belangrijk dat transporten waarbij sprake kan zijn van terbeschikkingstelling maar waarvoor de exploitant geen terbeschikkingstellingsaanvraag indient, ook niet worden weergegeven op de module Wegvervoer - Terbeschikkingstellingsaanvragen.

Zelfs als een detachingsverklaring wordt ingediend op het RPTD, kunnen de ontvangende autoriteiten met de module Wegvervoer - detachingsverklaringen alleen niet alle elementen met betrekking tot detachering controleren, zoals bijvoorbeeld brievenbuspraktijken of het bestaan van een echte arbeidsrelatie in de lidstaat van vestiging.

Voor al deze gevallen moet aanvullend IMI-onderzoek worden uitgevoerd via een andere interface: de module "Wegvervoer - Vestigingsvoorwaarden" en/of de algemene module "Detachering van werknemers". Het gebruik van deze laatste module werd geformaliseerd door Richtlijn 2014/67 betreffende de handhaving van de detachingsvoorschriften. De ontvangende autoriteiten kunnen gestandaardiseerde informatieverzoeken verzenden om te beoordelen of er sprake is van echte detachering, om misbruik en ontwijking te voorkomen en om de naleving van de toepasselijke arbeidsvoorwaarden te beoordelen, met inbegrip van de beloning³⁵.

De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de module Detachering van werknemers zijn vaak niet dezelfde als de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de module Wegvervoer - Detachingsverklaringen. Een effectieve communicatie tussen alle gastautoriteiten is daarom essentieel, omdat wegvervoeractiviteiten anders aan elke vorm van IMI-handhaving kunnen ontsnappen wanneer ze niet door exploitanten worden gedocumenteerd. Samenwerking tussen gastautoriteiten is ook onontbeerlijk om te controleren of gedetacheerde chauffeurs zich aan de geldende voorwaarden houden.

Samengevat:

De controle op de naleving van de *lex specialis vindt* grotendeels plaats via het IMI in overeenstemming met de volgende procedure:

- **Stap 1:** De gastautoriteiten doen een rechtstreeks IMI-verzoek aan het bedrijf. Het verzoek komt automatisch aan bij het bedrijf dat een kennisgeving ontvangt.
- **Stap 2:** Het bedrijf ontvangt het verzoek via de RTPD en heeft 8 weken de tijd om de gevraagde documenten in te dienen.
- **Stap 3:** Als het bedrijf de documenten niet binnen 8 weken indient, informeert het IMI de autoriteiten van het gastland dat zij nu de autoriteiten van het land van herkomst om assistentie kunnen vragen.
- **Stap 4:** Op verzoek van de ontvangende autoriteiten nemen de ontvangende autoriteiten contact op met het bedrijf (ook door controles ter plaatse) om de

³⁴ Een gebruikershandleiding voor de RTPD is te vinden op deze link: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf.

³⁵ Een gebruikershandleiding voor de algemene module *Posting of Workers* is te vinden op deze link: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf.

gevraagde documenten binnen 25 werkdagen te verkrijgen. Hiertoe hebben de autoriteiten van de lidstaat van herkomst toegang tot alle uitwisselingen en documenten die de autoriteiten van de lidstaat van ontvangst van het bedrijf ontvangen.

Parallel aan de RPTD moeten vervoersautoriteiten effectief gebruik kunnen maken van de algemene module Detachering van werknemers om misbruik en ontwijking te voorkomen, vooral in gevallen waarin er geen detacheringsverklaring is.

Verschillende autoriteiten binnen dezelfde lidstaat kunnen verantwoordelijk zijn voor verschillende IMI-modules. Voor een effectieve handhaving zijn communicatiekanalen tussen deze autoriteiten nodig.

3.3.2 Doelstellingen

IMI-controles zijn een essentieel aspect van een efficiënte handhaving van de regels voor het posten van voertuigen en aanverwante regels. Gezien de beperkte tijd en middelen die langs de weg beschikbaar zijn, kunnen grondige inspecties alleen plaatsvinden buiten de wegcontroles om en de IMI-interface kan dienen als hulpmiddel om deze grondiger inspecties in gang te zetten.

IMI-inspecties via de modules voor wegvervoer kunnen een of meer van de volgende doelstellingen hebben:

- om een situatie van detachering vast te stellen.
- het beoordelen van misbruik van een detacheringsstatus door het omzeilen van de wet die van toepassing is op een individuele arbeidsovereenkomst.
- wanneer een echte detacheringssituatie wordt vastgesteld, om te controleren of de toepasselijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van de ontvangende lidstaat worden nageleefd.

Als vervoersautoriteiten tijdens hun IMI-onderzoeken vermoedens hebben van schijnzelfstandigheid of brievenbuspraktijken in de lidstaat van vestiging, moeten verdere controles worden uitgevoerd via de relevante modules, waaronder de algemene module over detachering en de module over vestigingsvoorwaarden.

3.3.3 Documenten die kunnen worden opgevraagd

Volgens de *lex specialis* kunnen bevoegde autoriteiten eisen dat de exploitant binnen acht weken en via het RPTD kopieën stuurt van de:

- tachograafgegevens;
- vrachtbrieven (bijv. e-CMR's);
- documentatie met betrekking tot de bezoldiging van de bestuurder voor de periode van detachering;
- de arbeidsovereenkomst;

- timesheets met betrekking tot het werk van de bestuurder;
- betalingsbewijzen.

IMI-inspecties kunnen betrekking hebben op maximaal een jaar detachering vanaf de datum van het verzoek om documenten en kunnen betrekking hebben op één specifieke bestuurder of alle bestuurders in een bedrijf.

3.3.3.1 De detacheringsverklaring

De informatie uit detacheringsaanvragen wordt voor een periode van 24 maanden opgeslagen in het IMI. Als er geen terbeschikkingstellingsverklaringen zijn, verschijnt een bedrijf niet in de module Wegvervoer - Terbeschikkingstellingsverklaringen en kan het dus ontsnappen aan elke vorm van grondige controle. De rol van de handhaver langs de weg is daarom essentieel om de bevoegde autoriteiten te wijzen op het bestaan van deze bedrijven wanneer dat relevant is. Met name wanneer een situatie van terbeschikkingstelling is vastgesteld door de handhaver langs de weg en bij afwezigheid van een geldige verklaring, kan verder onderzoek worden uitgevoerd via de algemene IMI-module over terbeschikkingstelling van werknemers.

3.3.3.2 Vrachtbrieven en tachograafgegevens

Vrachtbrieven bevatten informatie over het transport. Tachograafgegevens bevatten belangrijke gegevens over rij- en rusttijden, evenals gegevens over de locatie van een voertuig.

De vrachtbrieven en de tachograafgegevens helpen bij het vaststellen van situaties van terbeschikkingstelling, inclusief de begin- en eindtijd. Ter illustratie: als uit een vrachtbrief blijkt dat er sprake is van cabotage, moet de chauffeur worden beschouwd als gestationeerd in de lidstaat van ontvangst.

De portal accepteert de volgende ondersteunende documentformaten: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Het portaal is ook compatibel met alle tachograafsoftware.

3.3.3.3 Documentatie met betrekking tot vergoedingen, betalingsbewijzen en urenstaten

Als een echte detacheringssituatie wordt vastgesteld, moet de bestuurder een beloning ontvangen en werktijden uitvoeren die in overeenstemming zijn met de normen van het gastland.

De uren op de urenbriefjes moeten overeenkomen met de uren die berekend zijn op basis van de vrachtbrief en de tachograafgegevens. De uren op de loonstroken moeten overeenkomen met

de urenstaten. De salarisstroken moeten vervolgens worden vergeleken met de bankoverschrijvingen om er zeker van te zijn dat het loon volledig is betaald.

3.3.3.4 Arbeidsovereenkomst

De arbeidsovereenkomst bevat essentiële informatie om de gebruikelijke arbeidsplaats en detacheringssituaties vast te stellen. Zo moeten arbeidsovereenkomsten sinds 1 augustus 2022 schriftelijke informatie bevatten over de plaats of plaatsen waar wordt gewerkt, de beloning, de werkpatronen en de identiteit van de socialezekerheidsinstelling die de werkgeversbijdrage ontvangt³⁶.

3.4 Samenwerking tussen autoriteiten

3.4.1 Wederzijdse bijstand met de lidstaat van vestiging

In de volgende omstandigheden kunnen de autoriteiten van het gastland via IMI om samenwerking met de lidstaat van vestiging verzoeken:

- De onderneming heeft niet of slechts gedeeltelijk binnen de gestelde termijn op het verzoek om informatie geantwoord.
- Het bedrijf beweert dat het tijdens de onderzochte periode geen activiteiten heeft uitgevoerd in het gebied, in tegenstelling tot wat is vastgesteld door de handhaver langs de weg.
- Gastautoriteiten willen controle uitoefenen op de naleving van de arbeidsvoorwaarden die van toepassing zijn op de gedetacheerde chauffeur.
- De transportmanager beweert dat de chauffeur een zelfstandige is.

Afhankelijk van de aard van het verzoek kan informatie-uitwisseling worden aangevraagd via verschillende IMI-modules, waaronder de RTPD en de algemene module *Detachering van werknemers*.

Wanneer via het IMI-systeem een verzoek om bijstand wordt ingediend, moeten de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging ervoor zorgen dat zij de gevraagde informatie binnen 25 werkdagen verstrekken.

3.4.2 De rol van de sociale partners

Afhankelijk van de nationale tradities kunnen de sociale partners een actieve rol spelen bij de handhaving van de *lex specialis* en aanverwante regels. In Zweden bijvoorbeeld zijn de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden voor gedetacheerde chauffeurs grotendeels vastgelegd in collectieve overeenkomsten en de sociale partners nemen de volledige

³⁶ Zie Richtlijn 2019/1152.

verantwoordelijkheid op zich voor de controle op de naleving van deze collectieve overeenkomsten. In dergelijke situaties zou het een goede praktijk zijn om ervoor te zorgen dat de sociale partners toegang hebben tot de detachingsverklaringen die in het RPTD worden ingediend. Een dergelijke mededeling is namelijk een essentiële voorwaarde voor de sociale partners om gerichte controles te kunnen uitvoeren.

Bijlage 1: Wanneer valt een bestuurder binnen of buiten het toepassingsgebied van de detacheringsregels: uitleg voor vrachtvervoer.

Terbeschikkingstelling van bestuurders in het kader van Richtlijn (EU) 2020/1057: Uitleg en in/out of scope met betrekking tot operaties

Inleiding

Dit document beantwoordt aan de behoefte aan een volledige uitleg van de basisbegrippen van de regels voor het plaatsen van berichten om ze te kunnen handhaven.

Het is een stapsgewijze benadering die de detacheringsregels uitlegt: eerst de basisbegrippen (deel 1), dan een vereenvoudigde uitleg die de expert leidt naar een eerste begrip van de regels (deel 2), dan een volledige uitleg met alle voorwaarden en criteria (deel 3).

Het begrip van de specifieke detacheringsregels voor bestuurders in het wegvervoer (cfr. *lex specialis*, Richtlijn (EU) 2020/1057) is besproken in de deskundigengroep van de Commissie inzake de detachering van bestuurders, waarin alle lidstaten en belanghebbende partijen vertegenwoordigd waren. De diensten van de Commissie hebben toelichtingsdocumenten opgesteld die door de juridische dienst van de Commissie zijn beoordeeld en gevalideerd. Er zij echter op gewezen dat de interpretatie van de EU-wetgeving onder de bevoegdheid van het Europees Hof van Justitie blijft vallen.

1. Belangrijkste concepten

	DEFINITIE	WETTELIJKE BASIS
PLAATSING	<p>Een ondernemer van goederenvervoer over de weg detacheert bestuurders voor zijn rekening en onder zijn leiding op het grondgebied van een ander land, in het kader van een overeenkomst tussen de ondernemer van goederenvervoer over de weg die de bestuurder detacheert en degene voor wie de vervoerdiensten zijn bestemd. De bestuurder is werkzaam op het grondgebied van dat land, mits er gedurende de periode van terbeschikkingstelling een dienstverband bestaat tussen de wegvervoeronderneming die de bestuurder ter beschikking stelt en de bestuurder.</p> <p>Kortom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een bestuurder heeft een arbeidsrelatie met een wegvervoersonderneming/exploitant; • De exploitant vraagt deze bestuurder vervoersdiensten te verlenen in een andere lidstaat (een andere lidstaat dan die waar deze onderneming is gevestigd) 	Artikel 1.3.a van de algemene detacheringsrichtlijn 96/71/EG
LIDSTAAT VAN VESTIGING	Waar een onderneming is gevestigd, ongeacht of haar transportmanager uit een ander land komt.	Artikel 2, lid 8, van Verordening (EG) nr. 1071/2009

	DEFINITIE	WETTELIJKE BASIS
GASTLIDSTAAT	Land waar het vervoer wordt uitgevoerd (en dat niet het land van vestiging van de onderneming is).	
INTERNATIONALE BILATERALE OPERATIE	De verplaatsing van goederen tussen de lidstaat van vestiging en een ander land (lidstaat of derde land). Bij de transactie zijn twee landen betrokken, waarvan één het land van vestiging is (aan het begin of aan het einde).	Overweging (10) en artikel 1.3 van Richtlijn (EU) 2020/1057
INTERNATIONALE NIET-BILATERALE OPERATIES / CROSS-TRADE OPERATIES	Bij de operatie zijn twee landen betrokken, waarvan geen van beide het land van vestiging is van de operator die de operatie uitvoert (laden in het ene land en lossen in het andere).	Overweging 13 van Richtlijn 2020/1057
CABOTAGE	Binnenlands vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk wordt verricht op het grondgebied van een lidstaat van ontvangst (door een in een andere lidstaat gevestigde exploitant).	Artikel 2, lid 6, van Verordening (EG) nr. 1072/2009
ONBELADEN REIS	Een lege rit (geen goederen meer aan boord van het voertuig) in combinatie met een andere rit met lading.	Artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1072/2009
DOORVOER	De verplaatsing over het grondgebied van een land zonder enige activiteit van laden of lossen uit te voeren. Er is geen verband tussen de activiteiten van de bestuurder en de lidstaat van doorvoer.	Overweging (11) en artikel 1.5 van Richtlijn (EU) 2020/1057

	DEFINITIE	WETTELIJKE BASIS
EXTRA ACTIVITEIT	Een bijkomende activiteit is een laad- en/of losoperatie, uitgevoerd in het kader van een bilaterale verrichting, in de lidstaten of derde landen waar de bestuurder doorheen rijdt, op voorwaarde dat de bestuurder de goederen niet in dezelfde lidstaat laadt en lost (dit zou cabotage zijn).	<p>Artikel 1.3, derde alinea van Richtlijn (EU) 2020/1057</p> <p>Opmerking: het land van vestiging is nooit betrokken bij cross-trade transacties, terwijl het land van vestiging wel betrokken kan zijn bij een aanvullende activiteit.</p>

2. Binnen en buiten het bereik van detachering: vereenvoudigde uitleg

<p>Basisregel</p>	<p>Kijk of het land van vestiging het land is waar het specifieke transport begint of eindigt. Als dit het geval is, zijn de regels voor het posten niet van toepassing. Als de link met het land van vestiging behouden blijft, zijn de regels voor het posten NIET van toepassing.</p> <p>De <i>Lex Specialis</i> over de detachering van chauffeurs verwijst naar het soort verrichting om te bepalen of de detacheringsregels van toepassing zijn. In de tekst worden drie hoofdtypen vervoer genoemd: bilateraal, cabotage en cross trade. Dienovereenkomstig:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bilaterale is nooit in scope. 2. Cabotage is altijd mogelijk. 3. Grensoverschrijdende transacties vallen binnen het toepassingsgebied, maar er zijn bepaalde uitzonderingen op deze basisregel. 	<p>Voorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De link met het land van vestiging blijft behouden (bilaterale verrichting): als het land van vestiging bij het begin en/of het einde van de verrichting betrokken is, wordt de bestuurder niet als gedetacheerd beschouwd. • De link met het land van vestiging gaat verloren (cabotage en cross trade): de detacheringsregels zijn van toepassing.
<p>Uitzonderingen op de basisregel</p>	<p>De regels voor het plaatsen zijn NIET van toepassing / de bestuurder wordt NIET beschouwd als geplaatst</p>	

1.	Een beperkt aantal aanvullende activiteiten valt, indien uitgevoerd tijdens een bilaterale transactie, niet onder het toepassingsgebied van detachering (cfr 1 + 1 en 0+2 vrijstellingen). Een aanvullende activiteit kan binnen of buiten het toepassingsgebied vallen, afhankelijk van of deze profiteert van de 1+1 of de 0+2 vrijstellingen.	Voorbeeld: als de chauffeur tijdens een bilaterale operatie laadt in het ene land en lost in een ander land, dat geen van beide het land van vestiging is, dan valt deze extra activiteit NIET binnen het toepassingsgebied.
2.	Bij gecombineerd vervoer, wanneer het eerste of laatste gedeelte van de weg alleen bestaat uit internationaal bilateraal vervoer	Overweging (12) en artikel 1, lid 6 van Richtlijn (EU) 2020/1057
3.	Doorvoer	De bestuurder doorkruist een land zonder enige activiteit van laden/lossen uit te voeren (stops zijn toegestaan).
Lege rit (lege rit)	Een lege rit valt binnen of buiten het toepassingsgebied, afhankelijk van het feit of de handeling die deze lege rit activeert/oproept zelf binnen of buiten het toepassingsgebied valt.	De lege rit valt NIET onder het toepassingsgebied als deze wordt uitgevoerd in verband met een bilaterale verrichting (vrijgesteld). De lege rit valt binnen het toepassingsgebied als deze wordt uitgevoerd in verband met cabotage of internationaal niet-bilateraal vervoer / cross trade.

3. Binnen en buiten het toepassingsgebied van detachering: beoordeling per vervoersoperatie

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
Cabotage	<p>De hele operatie, van laden tot lossen, vindt plaats BINNEN het grondgebied van een land waar de operator niet gevestigd is.</p> <p>De detachingsregels zijn ALTIJD van toepassing tijdens cabotage.</p> <p>Om in aanmerking te komen voor cabotagevervoer moet er eerst een internationale bilaterale rit worden uitgevoerd. Pas nadat de goederen van de internationale inkomende rit volledig gelost zijn, mag cabotagevervoer worden uitgevoerd (Voorschrift 1072/2009).</p> <p>Referenties: Art 8.2 Vo 1072/2009, Artikel 1 punt 7 Richtlijn 2020/1057</p>	X		<p><u>Begin van de detachingsituatie:</u></p> <p>De situatie van terbeschikkingstelling begint pas wanneer de chauffeur begint aan de lege rit naar de locatie waar hij/zij de goederen zal laden die onder cabotage vervoerd moeten worden.</p> <p><u>Einde van de detachingsituatie:</u></p> <p>De detachering loopt door tijdens de uitvoering van de cabotageverrichting en eindigt wanneer de goederen worden gelost en de cabotageverrichting is afgerond.</p> <p><u>Gevolgd door een terugkeer naar het land van vestiging</u></p> <p>Als de bestuurder na afloop van de cabotagerit terugkeert naar het land van vestiging met een lege vrachtwagen of met nieuwe goederen die in het kader van een nieuwe bilaterale rit zijn ingeladen, wordt de</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
				bestuurder niet geacht vanaf het einde van het lossen van de cabotagegoederen te zijn gedetacheerd.
<p>Transacties buiten het land van vestiging:</p> <p>laden en lossen (bij niet-bilateraal vervoer)</p>	<p>Vervoer dat wordt uitgevoerd TUSSEN twee landen die geen van beide het land van vestiging van de exploitant zijn.</p> <p>De regels voor het posten zijn van toepassing.</p> <p>Referenties: In de overwegingen 12 en 13 van Richtlijn 2020/1057 worden "niet-Bilaterale vervoeractiviteiten" genoemd.</p>	X		<p><u>Begin van de detacheringssituatie:</u></p> <p>De situatie van terbeschikkingstelling begint niet onmiddellijk na het einde van een internationale bilaterale verrichting, maar pas wanneer een chauffeur begint aan een lege rit naar de laadplaats in die lidstaat om goederen te laden die in het kader van cross trade zullen worden vervoerd.</p> <p>Zolang de goederen niet gelost zijn, wordt de chauffeur geacht te zijn gedetacheerd in het land van waaruit hij de lege rit is begonnen om te laden totdat hij dat land verlaat, en vervolgens wordt hij gedetacheerd in het land waar de goederen worden gelost vanaf de grensovergang in dat land totdat hij het lossen heeft voltooid.</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
				<p><u>Einde van de detacheringssituatie:</u> De chauffeur blijft op post tot de goederen gelost zijn.</p> <p><u>Gevolgd door een lege reis of een nieuwe bilaterale operatie</u> De lege terugreis over het grondgebied van het land waar de goederen werden gelost en terug naar het land van vestiging valt niet onder de regels inzake terbeschikkingstelling.</p> <p>Hetzelfde geldt als de chauffeur een nieuwe bilaterale rit begint (met het land van vestiging als het land van bestemming/lossing): vanaf het moment van lossen van de goederen in verband met een cross-trade transactie tot het bereiken van de eindbestemming in</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
				het land van vestiging, wordt de chauffeur niet als gedetacheerd beschouwd.
Begin- en eindtraject van een gecombineerd transport	<p>Wanneer een bestuurder betrokken is bij gecombineerd vervoer, is de aard van de dienst die tijdens het eerste of laatste traject over de weg wordt verricht, nauw verbonden met de lidstaat van vestiging indien het traject zelf bilateraal vervoer is.</p> <p>Opmerking: voor een uitgebreide uitleg over gecombineerd vervoer en handhaving wordt verwezen naar de leidraad die is opgesteld in de focusgroep TRACE 2 Toegang tot de markt.</p> <p>Een gecombineerd vervoer is een vervoer van goederen tussen verschillende landen waarbij een deel van het vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee</p>		X	Bij gecombineerd vervoer, waarbij het begin- of eindtraject alleen bestaat uit internationaal bilateraal vervoer, wordt de bestuurder niet als gedetacheerd beschouwd.

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
	<p>plaatsvindt. Een gecombineerd vervoer wordt als internationaal beschouwd als ten minste een van de modale trajecten een grens overschrijdt.</p> <p>Gecombineerd vervoer, zoals bedoeld in de EU-regels, is het vervoer van goederen tussen lidstaten waarbij het gemotoriseerde wegvoertuig (aanhangwagen, oplegger, met of zonder trekker) wissellaadbak of container van 20 voet en meer gebruik maakt van de <u>weg op het eerste of laatste deel van het traject</u> en op het andere deel van het spoor of de binnenwateren of zeevervoersdiensten, wanneer dit traject meer bedraagt dan 100 km (hemelsbreed gemeten) en het eerste of laatste deel van het traject over de weg aflegt.</p> <p>Het wegtraject van een gecombineerd vervoer kan op het grondgebied van één</p>			

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
	<p>lidstaat liggen of meerdere lidstaten omvatten.</p> <p>Overweging (12) en artikel 1, lid 6 van Richtlijn (EU) 2020/1057</p> <p>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</p>			

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
Internationale bilaterale operatie	<p>Vervoer tussen 2 landen, waarvan één het land van vestiging van de exploitant is.</p> <p>De regels voor het posten zijn niet van toepassing.</p> <p>Referentie: Artikel 1, punt 3, tweede alinea, van Richtlijn 2020/1057</p>		X	<p><u>Duur:</u></p> <p>Voor de volledige duur van bilaterale operaties (waarbij het land van vestiging aan het begin of einde van de operatie betrokken is) is de bestuurder niet onderworpen aan de regels voor detachering.</p> <p><u>Het geval van meerdere bilaterale operaties</u></p> <p>Meerdere bilaterale transporten, elk gedekt door een aparte vrachtbrief, kunnen worden uitgevoerd tijdens één rit waarbij het land van vestiging betrokken is (aan het begin of einde van de rit) en vallen niet onder de detacheringsregels.</p> <p>Overweging 10 van Richtlijn (EU) 2020/1057</p> <p>Voorbeelden:</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
				<p>-VANUIT het land van vestiging: goederen geladen in het land van vestiging worden gedeeltelijk gelost in drie verschillende landen op basis van drie verschillende vrachtbrieven.</p> <p>- NAAR het land van vestiging: goederen geladen in een land dat niet het land van vestiging is, worden gedeeltelijk gelost in twee andere landen op basis van twee vrachtbrieven, voordat ze definitief worden gelost in het land van vestiging (op basis van een derde vrachtbrief).</p>
<p>Bilaterale werking + één keer laden en/of lossen in het land waar de</p>	<p>Een laad- en/of losoperatie in het land waar de chauffeur doorheen rijdt, wordt geacht buiten het bereik van de detachingsregels te vallen, ook al maakt de operatie geen</p>		<p>X</p>	<p>Tijdens de volledige duur van de 1+1 operatie kan de bestuurder niet als gedetacheerde werknemer worden beschouwd.</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
bestuurder doorheen rijdt (1+1)	<p>deel uit van een operatie waarbij het land van vestiging betrokken is.</p> <p>Om van deze vrijstelling te kunnen profiteren, moet aan twee cumulatieve voorwaarden worden voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een bilaterale bewerking (buiten het bereik van de detachingsregels) die gestart is voordat de bewerking laden/lossen wordt uitgevoerd; • Het laden en lossen van goederen kan niet in hetzelfde land gebeuren (aangezien dit als cabotage en dus in het toepassingsgebied zou worden beschouwd). <p><u>Een extra activiteit kan bestaan uit:</u></p>			<p><u>Begin en einde:</u></p> <p>Volgens deze 1+1-regel is, wanneer meerdere extra activiteiten worden uitgevoerd in het kader van een lopende bilaterale activiteit, de eerste activiteit vrijgesteld van de regels voor detachering. De volgende activiteiten vallen onder de regels voor detachering omdat de chauffeur al gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid van één vrijgestelde extra activiteit, namelijk laden en/of lossen. Als er meer dan 1 extra activiteit is, geldt de terbeschikkingstelling vanaf het laden van de goederen tot het einde van de extra activiteit bij het lossen*: de chauffeur hervat dan de bilaterale verrichting en de vrijstelling is opnieuw van toepassing.</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
	<ul style="list-style-type: none"> • één keer alleen laden of één keer alleen lossen; OF • één lading van de goederen in land A en één lossing van dezelfde goederen in land B binnen de bilaterale transactie. <p><u>1+1 regel:</u></p> <p>Als de bestuurder twee bilaterale handelingen uitvoert, heeft de bestuurder de mogelijkheid om 1 handeling per bilaterale handeling toe te voegen.</p> <p>Wanneer twee bilaterale transacties worden uitgevoerd van en naar de lidstaat van vestiging, mag tijdens elk van de twee transacties een vrijgestelde aanvullende cross-trade transactie worden uitgevoerd. Dit is de zogenaamde 1+1-regel.</p>			

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
	<p>Eén enkele vrijgestelde bijkomende activiteit kan <u>zowel</u> een laad- als een losactiviteit omvatten.</p> <p>Een enkele vrijgestelde extra activiteit kan bestaan uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een laadactie; - een ontlaadactie; - een laad- en losactie. 			
<p>Bilaterale werking</p> <p>+ twee keer laden/lossen tijdens</p>	<p><u>0+2 regel:</u></p> <p>Wanneer de bestuurder geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om één vrijgestelde aanvullende laad- en/of losactiviteit te verrichten tijdens het bilaterale vervoer vanuit de lidstaat van</p>		<p>X</p>	<p>Voor de volledige duur van de 0+2 operatie kan de bestuurder niet worden beschouwd als een gedetacheerde werknemer.</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
de volgende bilaterale operatie	<p>vestiging, en deze verrichting wordt gevolgd door een bilaterale retourverrichting naar de lidstaat van vestiging, mogen tijdens die bilaterale retourverrichting twee vrijgestelde aanvullende laad- en/of losactiviteiten worden verricht. Dit is de zogenaamde 0+2-regel.</p> <p>Cumulatieve voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor de vrijstelling:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het bestaan van een lopende bilaterale verrichting waarbij de bestuurder geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om één vrijgestelde extra laad- en/of losactiviteit uit te voeren; • deze operatie wordt gevolgd door een bilaterale terugkeeroperatie naar het land van vestiging; 			

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
	<ul style="list-style-type: none"> • twee vrijgestelde bijkomende activiteiten van laden en/of lossen mogen worden uitgevoerd zolang ze niet in hetzelfde land worden uitgevoerd. 			
Eerste of laatste deel van een gecombineerd transport Operatie	<p>Indien het weggedeelte op zichzelf bestaat uit een internationale bilaterale vervoersoperatie.</p> <p>Overweging 12</p> <p>Art.1.6. 6</p> <p>Gecombineerd vervoer: Richtlijn 92/106/EEG van de Raad</p>		X	
Doorvoer	Een transitosituatie is altijd vrijgesteld van de detacheringsregels. De chauffeur wordt niet beschouwd als gedetacheerd in een land waar hij/zij alleen "transiteert": door		X	Voorbeeld: in het geval van een (binnen het toepassingsgebied vallende) grensoverschrijdende transactie tussen land A (waar goederen worden geladen) en land C (waar goederen worden gelost), wordt de chauffeur beschouwd als gestationeerd in

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
	<p>het grondgebied van een lidstaat reist zonder goederen te laden of te lossen.</p> <p>De bestuurder kan zijn/haar dagelijkse of wekelijkse rusttijd nemen: het feit dat de bestuurder een dagelijkse of wekelijkse rusttijd neemt terwijl hij/zij onderweg is, leidt niet tot een situatie van terbeschikkingstelling.</p>			<p>land A (tot hij het land verlaat via een grensovergang) en als gestationeerd in land C, maar wordt hij niet beschouwd als gestationeerd in land B waar hij doorheen rijdt op weg naar land C.</p>
Lege ritten / lege ritten	Een lege rit valt binnen of buiten het toepassingsgebied, afhankelijk van het feit of de handeling die deze lege rit	X	X	In principe eindigt het stationeren met het lossen van goederen die worden vervoerd binnen de verrichting die onder de regels voor het stationeren valt (bijv. in

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
	<p>activeert/oproept zelf binnen of buiten het toepassingsgebied valt.</p> <p>Vrijgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • onbeladen reis die verbonden is met een bilaterale reis (bv. "terug naar huis naar het land van vestiging"); • lege rit tussen twee opeenvolgende bilaterale verrichtingen. <p>Niet vrijgesteld: lege rit voor cabotage- of cross-tradevervoer (internationaal, niet-bilateraal vervoer).</p>			<p>de context van cabotage of cross trade). De classificatie van de daaropvolgende lege rit als terbeschikkingstelling of als vrijgesteld van terbeschikkingstelling hangt af van het feit of de nieuwe verrichting, die de lege rit uitvoert, al dan niet onder de regels inzake terbeschikkingstelling valt.</p> <p>Wanneer de bestuurder het grondgebied van een gastland binnenrijdt met een lege vrachtwagen om goederen te laden voor vervoer volgens de regels voor detachering, dan wordt de bestuurder in die lidstaat gedetacheerd vanaf het moment dat hij het grondgebied van die lidstaat binnenrijdt.</p> <p>In het geval van twee opeenvolgende bilaterale operaties (een van land A van vestiging naar land B, gevolgd door een van land C naar land A), valt de lege rit van land B (na lossen) naar land C (naar laden) niet onder de regels voor detachering.</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
				<p>IN reikwijdte (voorbeeld uit Vraag&Antwoord van de Commissie):</p> <p>De bestuurder voert twee afzonderlijke lege ritten uit en één tussenrit.</p> <p>Opeenvolging van reizen tussen landen A, B en C</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Onbeladen van A naar B 2. Kruishandel van B naar C 3. Onbeladen van C naar A <p>De lege rit van land A naar land B wordt uitgevoerd in combinatie met de overslagoperatie die begint in land B. Met andere woorden, de bestuurder reist naar land B om goederen te laden in land B voor een overslagoperatie (tussen B en C). Daarom wordt de bestuurder geacht gedetacheerd te zijn in land B vanaf het moment dat hij dit land binnenkomt tot het moment dat hij het land weer verlaat. Deze periode</p>

OPERATIES	BEPALENDE ELEMENTEN	IN SCOPE	UIT VAN TOEPASSING	Begin en einde van het posten
				<p>omvat het rijden met een lege vrachtwagen naar de laadplaats in land B, het laden van goederen in land B en het vervoer ervan over het grondgebied van dit land.</p> <p>Dan wordt de bestuurder geacht gedetacheerd te zijn in land C vanaf het moment dat hij dit land binnenkomt tot het moment dat hij dit land verlaat.</p> <p>De chauffeur wordt niet beschouwd als gedetacheerd in landen waar hij/zij doorheen rijdt (geen laden/lossen) met als doel het uitvoeren van cross-trade operaties tussen twee andere landen.</p>

Bijlage 2: Wanneer valt een bestuurder binnen of buiten het toepassingsgebied van de detachingsregels: uitleg voor personenvervoer

De volgende tabel en uitleg zijn gebaseerd op het document met vragen en antwoorden dat door de diensten van de Commissie is opgesteld. Gezien de specifieke kenmerken van passagiersvervoer is dit document bedoeld om de verschillen in toepassing van detachingsregels tussen vracht- en passagiersvervoer vast te stellen en te verduidelijken of bepaalde soorten reizen in het passagiersvervoer binnen of buiten het toepassingsgebied vallen.

Herinnering: zoals het geval is voor goederenvervoer, gebruikt Richtlijn (EU) 2020/1057 de criteria van de vervoersactiviteit om te bepalen of de bestuurder die betrokken is bij de vervoersactiviteit(en) binnen of buiten het toepassingsgebied van de terbeschikkingstelling valt. De volgende tabel volgt daarom deze logica: er wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende vervoersactiviteiten om te bepalen of de bestuurder binnen of buiten het toepassingsgebied van de terbeschikkingstelling valt.

Opmerking: in de onderstaande voorbeelden is land A altijd de plaats waar het bedrijf is gevestigd en van waaruit de reis begint.

1. VEREENVOUDIGDE UITLEG

De hierboven gegeven uitleg over de toepassing van detachingsregels in vrachtvervoer geldt ook voor personenvervoer, behalve in een paar gevallen. Deze gevallen zijn de volgende:

1.1 Vooraf samengestelde groep passagiers

Afzetten van passagiers uit de vooraf samengestelde groep op verschillende locaties in incidenteel vervoer

In de context van een bilaterale vlucht van A naar B/C/D/..., met een vooraf samengestelde groep passagiers, verandert het feit dat passagiers op verschillende locaties in land B/C/D/... worden afgezet de aard van de vlucht niet. Het is nog steeds een bilaterale operatie die buiten het toepassingsgebied van de detachingsregels valt, ongeacht het feit dat passagiers op verschillende locaties worden afgezet (op voorwaarde dat er geen nieuwe passagiers worden opgepikt in landen B/C/D/...).

In het reguliere vervoer, in de context van een bilaterale rit van land A naar land C door land B, geldt hetzelfde (buiten het toepassingsgebied van de detachingsregels), zelfs als de chauffeur nieuwe passagiers oppikt in land B. Hetzelfde geldt als de chauffeur passagiers in verschillende landen afzet voordat hij in land C aankomt.

Lokale excursies met een vooraf samengestelde groep passagiers in incidenteel vervoer

In de context van een bilaterale reis van A naar B met een vooraf samengestelde groep passagiers, vallen lokale excursies in land B met dezelfde groep niet onder de detachingsregels als:

1. het is dezelfde vooraf samengestelde groep (van niet-ingezetenen van land B);
2. de lokale excursies worden uitgevoerd met hetzelfde voertuig of een ander voertuig van dezelfde vervoerder of groep vervoerders die de internationale dienst heeft uitgevoerd;
3. de hele operatie wordt uitgevoerd met één reisformulier.

1.2 Twee vrijgestelde extra activiteiten

Het is niet mogelijk voor de bestuurder om twee vrijgestelde extra activiteiten uit te voeren tijdens een bilaterale rit terug naar de lidstaat van vestiging, als er geen extra activiteit werd uitgevoerd tijdens de bilaterale rit vanuit de lidstaat van vestiging. Deze mogelijkheid bestaat voor goederenvervoer, maar niet voor personenvervoer (artikel 1, lid 4, derde alinea, van Richtlijn 2020/1057).

2. BINNEN & BUITEN REIKWIJDTE VAN DETACHERING

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
BILATERALE REIZEN	
Incidenteel transport	
Twee bilaterale operaties Vervoer van een vooraf samengestelde groep passagiers van land A naar land B en terug van B naar A met een andere vooraf samengestelde groep passagiers	De hele reis valt niet onder de detachingsregels omdat dit twee internationale bilaterale reizen zijn, op voorwaarde dat elke bilaterale transactie onder een apart reisformulier valt. *
Bilaterale operatie met twee of meer vestigingslocaties in een gastland	Het hele traject valt niet onder de detachingsregels omdat het aantal afzetlocaties in hetzelfde land van bestemming (B) het bilaterale karakter van de verrichting niet

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
<p>Vervoer van een vooraf samengestelde groep passagiers van land A naar land B en het afzetten van de passagiers op verschillende locaties in land B</p>	<p>verandert. De hele verrichting wordt uitgevoerd onder dekking van één reisblad.</p>
<p>Bilaterale operaties met meerdere afzetspunten in meer dan één gastland</p> <p>Vervoer van een vooraf samengestelde groep passagiers uit land A; sommigen worden afgezet in land B en anderen in land C.</p>	<p>De hele reis valt niet onder de detachingsregels omdat de reis van land A naar land B en vervolgens naar land C beschouwd wordt als twee bilaterale reizen vanuit land A (de eerste bilaterale reis is van A naar B en de tweede is van A naar C), als ze onder hetzelfde reisblad vallen.</p>
<p>Bilaterale vluchten met lokale excursies in één gastland, voor één vooraf samengestelde groep passagiers, en terug naar land A van vestiging</p> <p>Vervoer van een vooraf samengestelde groep passagiers van land A naar land B. In land B wordt de groep vervoerd voor verschillende lokale excursies in verschillende steden. De groep wordt teruggereden naar land A.</p>	<p>De bilaterale operaties van land A naar B en de lokale excursie in land B vallen allemaal buiten het toepassingsgebied van de detachingsregels op voorwaarde dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het is dezelfde vooraf samengestelde groep 2. de plaatselijke excursies moeten worden uitgevoerd <ul style="list-style-type: none"> - in het kader van een internationale gelegheidsdienst - voor de niet-ingezeten passagiers van de groep die voorheen werden vervoerd door de vervoerder die de internationale dienst heeft uitgevoerd - met hetzelfde voertuig of een ander voertuig van dezelfde vervoerder of groep vervoerders die het internationale vervoer heeft verricht 3. de hele operatie wordt uitgevoerd onder dekking van één reisformulier.

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
<p>Hetzelfde als hierboven, maar de bestuurder gaat terug naar het land zonder passagiers</p> <p>Hetzelfde, maar de bestuurder en passagiers gaan met het vliegtuig terug naar land A.</p>	<p>De hele reis inclusief de lokale excursie en de terugreis naar land A zonder passagiers valt niet onder de regels voor detachering.</p> <p>Hoewel de chauffeur de vooraf samengestelde groep passagiers niet terugrijdt naar land A, verschilt de aard van de dienst niet wezenlijk van het vorige geval (terugrijden naar land met de groep), zolang de vervoerder geen diensten aanbiedt op de lokale markt in land B. De hele operatie moet onder één reisblad vallen.</p>
<p>Bilaterale reizen met lokale excursies in meer dan één gastland, voor één vooraf samengestelde groep passagiers, en terug</p> <p>Vervoer van een vooraf samengestelde groep passagiers van land A naar B/C/D en terug naar A. In land B/C/D wordt de groep vervoerd voor verschillende lokale excursies in verschillende steden. De groep wordt teruggedreden naar land A.</p>	<p>De hele reis inclusief lokale excursies in meer dan één gastland valt niet onder de detacheringsregels onder de voorwaarden dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de groep is altijd hetzelfde; het is een vooraf samengestelde groep. 2. De dienst werd verkocht aan klanten uit de markt van land A en blijft daar nauw mee verbonden, ongeacht het feit dat een deel van de dienst in het buitenland wordt aangeboden in een of meer landen. <p>De hele operatie wordt uitgevoerd onder dekking van een reisformulier.</p>
<p>Af en toe een rondreis die begint en eindigt in de ontvangende lidstaat</p> <p>Een chauffeur in dienst van een bedrijf gevestigd in land A rijdt leeg naar land B. In land B begint de chauffeur een reis voor een vooraf samengestelde groep toeristen die ze naar verschillende landen</p>	<p>De criteria van niet-bilaterale ritten (in principe binnen het toepassingsgebied van de detacheringsregels) en lege ritten moeten worden gebruikt.</p> <p>Vanaf de grensovergang naar land B valt de rit onder de regels voor terbeschikkingstelling (omdat dit niet-bilaterale internationale ritten zijn). De detacheringsregels zijn van toepassing</p>

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
brengt en vervolgens terugbrengt naar land B. De chauffeur gaat vervolgens leeg terug naar land A.	totdat de chauffeur de passagiers afzet in land B. De terugreis van de chauffeur zonder passagiers naar land A (lege rit) valt niet onder de detacheringsregels.
GECOMBINEERD ONGEREGELD VERVOER	
<p>Vliegen & rondreis</p> <p>Een chauffeur in dienst van een bedrijf gevestigd in land A maakt een fly-and-drive rondreis met een vooraf samengestelde groep met vertrek en aankomst in land A. De groep neemt een vliegtuig naar land B waar het een rondreis maakt met een bus geregistreerd in land A en een chauffeur in dienst van hetzelfde bedrijf uit land A, dat de vlucht organiseerde. Aan het einde van de busreis door land B vliegen de chauffeur en de groep terug naar land met dezelfde maatschappij.</p>	De chauffeur is onderworpen aan de detacheringsregels vanaf het moment dat hij/zij begint te rijden om passagiers op te halen in land B en eindigt wanneer hij/zij stopt met het uitvoeren van deze reis. Een geval waarin de groep vooraf wordt samengesteld door een reisagent, die verschilt van de autobusmaatschappij/exploitant uit land A die de passagiers in land B oppikt en afzet, zou de aard van het scenario niet veranderen. Het volledige wegvervoer wordt uitgevoerd onder dekking van een reisformulier. Een ander vervoermiddel (bv. een vlucht) is niet relevant voor de detacheringssituatie aangezien Richtlijn (EU) 2020/1057 alleen van toepassing is op wegvervoer.
Regelmatig vervoer	
<p>Twee bilaterale operaties</p> <p>Een chauffeur in dienst van een bedrijf gevestigd in land A vervoert passagiers op een reguliere lijn landen A-B-C, zonder tussenstops. De bestuurder haalt passagiers op in land A, zet ze af in land B, waar de bestuurder vervolgens passagiers ophaalt om ze naar land A te brengen.</p>	<p>De hele reis (beide bilaterale operaties) valt buiten het bereik van de detacheringsregels.</p> <p>Het belangrijkste vervoersdocument waarmee de wegininspecteur een type vervoersactiviteit kan vaststellen, is de vergunning, waarin onder meer het type dienst, de route, de stopplaatsen en de dienstregeling worden gespecificeerd: Artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1073/2009 bepaalt dat voor geregelde diensten een vergunning nodig is</p>

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
	en welke informatie deze vergunning moet bevatten.
<p>Bilaterale operaties met drie neerzetlocaties</p> <p>Een chauffeur in dienst van een bedrijf gevestigd in land A voert een vervoersdienst uit op een reguliere lijn van land A naar land B, met tussenstops in landen C en D die alleen bedoeld zijn voor het afzetten van passagiers.</p>	<p>Overweging 10 van Richtlijn (EU) 2020/1057: "Wanneer een bestuurder bilateraal vervoer verricht vanuit de lidstaat waar de onderneming is gevestigd (de "lidstaat van vestiging") naar het grondgebied van een andere lidstaat of 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 tijdens één rit verschillende bilaterale vervoersoperaties uitvoert."</p> <p>Aangezien er tijdens één rit meerdere vrijgestelde bilaterale transporten mogen worden uitgevoerd, was de chauffeur niet onderworpen aan de regels inzake terbeschikkingstelling voor de hele rit.</p> <p>De chauffeur heeft passagiers (die in land A zijn ingestapt) in drie verschillende landen afgezet.</p>
<p>Bilaterale operaties met drie ophaallocaties</p> <p>Na het uitvoeren van de handelingen beschreven in de vorige casus, voert de chauffeur een vervoersdienst uit op een reguliere lijn van land B naar land A, met tussenstops in landen E & F die alleen bedoeld zijn voor het oppikken van passagiers. De bestuurder zet alle passagiers af in land B.</p>	<p>De bestuurder voerde drie bilaterale verrichtingen uit tijdens een heen- en terugreis naar land B (lidstaat van vestiging). Aangezien tijdens één rit meerdere vrijgestelde bilaterale verrichtingen mogen worden uitgevoerd, was de bestuurder niet onderworpen aan de regels inzake terbeschikkingstelling voor de hele rit.</p>
<p>NIET-BILATERAAL INTERNATIONAAL VERVOER</p>	
<p>Regelmatig vervoer</p>	

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
<p>Bilaterale operaties en meerdere niet-bilaterale internationale vervoersoperaties</p> <p>Een chauffeur in dienst van een bedrijf gevestigd in land A rijdt een regelmatige buslijndienst met passagiers naar land B. Onderweg naar land B neemt de chauffeur passagiers mee uit meer dan één land (C, D, E).</p>	<p>Twee principes moeten worden gebruikt om te bepalen wanneer de bestuurder binnen of buiten het bereik van de regels voor detachering valt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. internationale bilaterale operaties zijn vrijgesteld van detacheringsregels; 2. één bijkomende activiteit / internationale niet-bilaterale verrichting verbonden aan deze internationale bilaterale verrichting kan worden vrijgesteld**. <p>In dit geval dus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detacheringsregels zijn niet van toepassing vanaf het begin van de internationale bilaterale; - de eerste extra activiteit (passagiers oppikken of afzetten in land C) is ook vrijgesteld; - De regels voor detachering zijn van toepassing vanaf het ophalen/afzetten van de passagier, waarmee de tweede extra activiteit / internationale niet-bilaterale activiteit begint (omdat de bestuurder al gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid voor één vrijgestelde extra activiteit); - de chauffeur blijft gestationeerd in het land waar de tweede extra activiteit is begonnen totdat hij/zij het grondgebied van dit land verlaat en in buurlanden wordt gestationeerd vanaf het moment dat de grenzen worden overschreden; - de detacheringssituatie stopt wanneer de chauffeur de laatste passagiers afzet (dit beëindigt de laatste extra activiteit) en begint aan de terugreis naar land A. Als er op de terugweg naar land A één extra activiteit wordt uitgevoerd, is deze +1 extra activiteit vrijgesteld van de detacheringsregels.

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
<p>Bilaterale operatie met één niet-bilateraal internationaal transport (1+1)</p> <p>Een chauffeur in dienst van een bedrijf gevestigd in land A voert een transportdienst uit op een regelmatige lijn van land A naar land B naar land C, waarbij passagiers worden opgepikt in land A, één stop wordt gemaakt in land B en alle passagiers worden afgezet in land C.</p>	<p>De bestuurder voerde één bilaterale vervoertransactie uit (A naar C) met één extra activiteit in B. De extra activiteit van het ophalen/afzetten van passagiers in land B is een extra activiteit die verbonden is aan de vrijgestelde internationale bilaterale verrichting (A naar C) en is vrijgesteld van de regels inzake detachering. De chauffeur was niet onderworpen aan detacheringsregels voor de hele reis.</p> <p>Opmerking 1: slechts één extra activiteit die wordt uitgevoerd in het kader van een internationale bilaterale transactie kan worden vrijgesteld van detacheringsregels (1+1-regel).</p> <p>Noot 2: Het is niet mogelijk dat de bestuurder twee vrijgestelde extra activiteiten verricht tijdens een bilaterale rit heen en terug naar de lidstaat van vestiging, als er geen extra activiteit werd verricht tijdens de bilaterale rit vanuit de lidstaat van vestiging. Deze mogelijkheid bestaat voor goederenvervoer, maar niet voor personenvervoer (artikel 1, lid 4, derde alinea, van Richtlijn 2020/1057).</p>
CABOTAGE	
<p>Eén bilaterale operatie & cabotage</p> <p>Een bestuurder voert een bilaterale rit uit van land A naar land B en verricht, nadat hij passagiers heeft afgezet in B, cabotageritten in B.</p>	<p>De terbeschikkingstellingsregels zijn van toepassing vanaf het begin van het cabotagevervoer in land B tot het einde: vanaf de plaats waar de passagiers worden opgepikt tot de plaats waar ze worden afgezet.</p>
<p>Eén bilaterale operatie met één cabotage + niet-bilateraal internationaal vervoer</p>	<p>De regels voor het posten zijn van toepassing:</p>

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
<p>Chauffeurs voeren een bilaterale operatie uit van land A naar C, via land B. In land B haalt de chauffeur passagiers op en zet ze af, en hij rijdt naar C waar alle passagiers worden afgezet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - cabotage: van het oppikken van passagiers in land B tot het afzetten in land B; - internationaal niet-bilateraal: vanaf het einde van het cabotagevervoer tot het afzetten van de passagiers in land C.
<p>DOORVOER</p>	<p>Dezelfde regels als voor vrachtvervoer zijn van toepassing: doorvoer valt buiten de detacheringsregels.</p>
<p>ONBELADEN REIZEN</p>	
<p>Bilaterale operatie gevolgd door een terugkeer naar het land van vestiging</p>	<p>Dezelfde regels als voor vrachtvervoer zijn van toepassing: de lege rit terug naar het land van vestiging valt buiten de detacheringsregels.</p>
<p>Een bilaterale verrichting, gevolgd door een lege rit, gevolgd door een niet-bilaterale internationale vervoerverrichting, en eindigend met een bilaterale verrichting (terug naar het land van vestiging).</p>	<p>Dezelfde regels als voor vrachtvervoer zijn van toepassing: lege ritten vallen binnen of buiten het toepassingsgebied, afhankelijk van het feit of de operatie waaraan ze zijn gekoppeld binnen of buiten het toepassingsgebied valt. In dit geval:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de eerste bilaterale verrichting: valt buiten het toepassingsgebied van de detacheringsregels (van het verlaten van land A van vestiging tot het afzetten van passagiers in land B); - lege rit: de regels voor de terbeschikkingstelling zijn van toepassing wanneer de bestuurder zich begeeft naar de plaats waar hij passagiers zal oppikken om ze naar land C te brengen (omdat dit een internationale niet-bilaterale verrichting is die buiten het toepassingsgebied van de regels voor de terbeschikkingstelling valt; vervolgens wordt de lege rit uitgevoerd vanwege deze verrichting die binnen het toepassingsgebied valt);

OPERATIES	IN of OUT of scope: uitleg
	<ul style="list-style-type: none"> - de bestuurder is gedetacheerd in land B totdat hij het land verlaat bij de grensovergang en is gedetacheerd in land C totdat de bestuurder de passagiers afzet; - de bestuurder is niet gedetacheerd vanaf het moment dat de bestuurder de passagiers in land C ophaalt en naar land A van vestiging brengt. <p>Vraag: hoe zit het met de periode tussen het afzetten van passagiers in land C en het moment dat de chauffeur passagiers gaat ophalen om naar land A te brengen?</p>

* Artikel 12 van Verordening (EG) nr. 1073/2009 bepaalt dat ongeregeld vervoer moet worden uitgevoerd onder dekking van een reisblad dat voor elke reis wordt ingevuld. Het reisblad dient ten minste gegevens te bevatten betreffende het soort vervoer, de hoofdroute en de betrokken vervoerder(s).

** De bestuurder is vrijgesteld van de regels inzake terbeschikkingstelling wanneer hij/zij in het kader van een bilaterale vervoersoperatie ook één niet-bilaterale internationale vervoersactiviteit verricht waarbij passagiers worden opgenomen en/of afgezet in de lidstaat of het derde land waar de bestuurder doorheen rijdt, op voorwaarde dat de bestuurder geen personenvervoersdiensten aanbiedt tussen twee locaties in de lidstaat van doortocht. Hetzelfde geldt voor de terugreis.

Dit is bijvoorbeeld mogelijk wanneer de bestuurder een bilaterale rit uitvoert zonder een volle bus of touringcar en onderweg stopt om extra passagiers op te pikken en/of af te zetten. De bestuurder mag tijdens een bilaterale rit van de lidstaat van vestiging naar de lidstaat van ontvangst één vrijgestelde niet-bilaterale internationale vervoerverrichting uitvoeren (d.w.z. een extra ophaal- en/of afzetactiviteit). Wanneer twee opeenvolgende bilaterale vervoerverrichtingen worden uitgevoerd van en naar de lidstaat van vestiging, mag tijdens elk van de twee vervoerverrichtingen een vrijgestelde aanvullende niet-bilaterale internationale vervoerverrichting worden uitgevoerd. Dit is de zogenaamde 1+1-regel.

Bijlage 3: Bepaling van het toepasselijke arbeidsrecht - de Rome I Verordening

Volgens de detacheringsrichtlijn is een gedetacheerde werknemer "*een werknemer die gedurende een beperkte periode zijn arbeid verricht op het grondgebied van een andere lidstaat dan die waar hij gewoonlijk werkt*"³⁷. Een detacherings situatie houdt dus in dat er sprake is van een vaste arbeidsrelatie in een lidstaat waarnaar de werknemer na de detacheringsperiode naar verwachting zal terugkeren.

De plaats van vestiging van de werkgever houdt niet noodzakelijk het bestaan van een arbeidsplaats in diezelfde lidstaat in. De Rome I-verordening bepaalt welk nationaal arbeidsrecht van toepassing is op de arbeidsovereenkomst, rekening houdend met een gebruikelijke plaats van tewerkstelling. Deze objectieve regels werden overeengekomen met het oog op de noodzaak om de werknemer als zwakkere partij in een arbeidsrelatie te beschermen.

Om te bepalen welk recht van toepassing is op een arbeidsrelatie, introduceert *Rome I* een systeem met verschillende niveaus:

1. De arbeidsovereenkomst wordt beheerst door het recht dat de partijen hebben gekozen.

Een rechtskeuzeclausule is de eerste stap om het toepasselijke recht te bepalen. De verordening specificeert dat deze rechtskeuze de toepassing van bepaalde bepalingen van het nationale recht die bij gebreke van een rechtskeuze van toepassing zouden zijn geweest (d.w.z. het recht dat is bepaald volgens de volgende punten 2 en 3), niet kan uitsluiten. Het gaat om bepalingen waarover in een burgerlijke overeenkomst niet kan worden onderhandeld.

Dit is in overeenstemming met het principe dat de werknemer, als zwakkere partij in een arbeidsrelatie, moet worden beschermd als de overeenkomst een nadelig rechtskeuzebeding bevat.

2. Bij gebrek aan een uitdrukkelijke keuze door de partijen, is het toepasselijke recht het recht van het land waar of van waaruit de werknemer gewoonlijk zijn werk verricht.

Het bepalen van het land van waaruit de werknemer gewoonlijk zijn taken uitvoert, is met name relevant voor bestuurders die routinematig taken uitvoeren in verschillende landen, maar hun reis regelmatig beginnen en eindigen in dezelfde lidstaat. Als er meerdere werklocaties zijn, wordt de plaats van waaruit de werknemer het grootste deel van zijn verplichtingen uitvoert, beschouwd als de gebruikelijke werkplek.

³⁷ Art 2.1 Richtlijn 96/71

3. Als op basis van bovenstaand punt 2 geen gewone werkplek kan worden vastgesteld, is het toepasselijk recht de plaats van vestiging via welke de werknemer in dienst is genomen.

Deze bepaling is vooral relevant voor werknemers die van de ene lidstaat naar de andere hopen, zonder een vaste basis.

4. Om een al te rigide systeem te vermijden, kan een rechter beslissen om een ander recht toe te passen wanneer uit de omstandigheden van het geval blijkt dat de arbeidsovereenkomst een kennelijk nauwere band heeft met een ander land.

Bij het bepalen van het toepasselijke recht legt het Hof van Justitie van de Europese Unie ("*het HvJEU*") veel nadruk op het begrip gewone plaats van tewerkstelling, waaraan het een ruime interpretatie geeft. Andere criteria, waaronder met name het land van aanwerving van de werknemer, moeten als subsidiair worden beschouwd³⁸. Bovendien heeft het Hof eraan herinnerd dat de werknemer de zwakkere partij is bij een arbeidsovereenkomst en bijgevolg moet worden beschermd door de gunstigste collisieregels³⁹.

Om de gewone plaats van het werk te bepalen, moet rekening worden gehouden met alle factoren die de activiteiten van de werknemer kenmerken, waaronder: de plaats van waaruit de werknemer zijn taken uitvoert, instructies ontvangt en zijn werk organiseert, de plaats waar de arbeidsmiddelen zich bevinden, plaatsen waar het vervoer voornamelijk plaatsvindt, waar de goederen worden gelost en de plaats waarnaar de werknemer terugkeert na voltooiing van zijn taken⁴⁰.

Wanneer een kwantitatieve beoordeling vereist is om te beoordelen vanuit welk land de werknemer gewoonlijk zijn taken uitvoert (in tegenstelling tot incidentele of punctuele taken), kan ook inspiratie worden gevonden in de huidige praktijken bij socialezekerheidscontroles, waar wordt aangenomen dat arbeidstijd het meest geschikte criterium is om te beoordelen wanneer een substantieel deel van de activiteit plaatsvindt⁴¹.

Alleen als het niet mogelijk is om een gewone werkplek vast te stellen, bijvoorbeeld als de bestuurder een gelijk aantal taken uitvoert in verschillende lidstaten, wordt het land waar de arbeidsovereenkomst is gesloten een relevante factor. Het HvJEU benadrukt dat de plaats van tewerkstelling slechts een subsidiaire factor is, die relevant wordt in omstandigheden waarin een gebruikelijke plaats van tewerkstelling niet kan worden vastgesteld. Gezien het feit dat het Hof een ruime interpretatie heeft van de elementen die een gebruikelijke plaats van tewerkstelling vormen⁴², zou het slechts zelden nodig moeten zijn om een beroep te doen op de plaats van tewerkstelling.

³⁸ *Voogsgeerd C-384/10*.

³⁹ *Koelzsch C-29/10* van 15.03.2011, punt 46.

⁴⁰ *Koelzsch, punt 49* en *Voogsgeerd C-384/10*.

⁴¹ Zie Administratieve Commissie voor de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels (december 2013), *Practical guide on the applicable legislation*, op blz. 29 en 30.

⁴² *Koelzsch C29/10*.

De nauwere band-clausule beschreven in bovenstaand punt 4 moet door een rechter worden toegepast, afhankelijk van de specifieke omstandigheden van elk geval. Het HvJEU heeft bijvoorbeeld geoordeeld dat de gewone plaats van tewerkstelling buiten beschouwing kan worden gelaten rekening houdend met andere elementen zoals de plaats waar de werknemer inkomstenbelasting betaalt, waar hij gedekt is door socialezekerheids-, pensioen-, ziekte- en invaliditeitsregelingen⁴³.

De gewone plaats van tewerkstelling verandert niet als de werknemer tijdelijk in een ander land tewerkgesteld is. Met andere woorden, de wet van de gewone verblijfplaats van de werknemer blijft de arbeidsovereenkomst beheersen gedurende zijn tijdelijke tewerkstelling in een andere lidstaat. Rome I bepaalt dat een tewerkstelling tijdelijk is als van de werknemer wordt verwacht dat hij zijn werk hervat in het land van herkomst nadat hij de taken in het buitenland heeft uitgevoerd⁴⁴. Dit punt wordt weerspiegeld in de *detacheringsrichtlijn*: als de banden met de gebruikelijke werkplek worden verbroken, moet de tijdelijke opdracht in feite worden beschouwd als een verandering van gebruikelijke werkplek. De bestuurder moet dan worden tewerkgesteld volgens de wetgeving van die nieuwe lidstaat. De bestuurder verhuist vervolgens naar lidstaat B om op permanente basis een nieuwe reeks taken uit te voeren op of vanuit dat grondgebied, en met geen of weinig banden met lidstaat A. In een dergelijke situatie is de gewone arbeidsplaats gewijzigd van lidstaat A naar lidstaat B.

1. De plaats van waaruit de werknemer zijn taken uitvoert.
2. De plaats waar de werknemer instructies krijgt over zijn taken en zijn werk organiseert.
3. De plaats waar zijn werkgereedschap ligt.
4. De plaats waar het transport voornamelijk wordt uitgevoerd.
5. De plaats waar de goederen worden uitgeladen.
6. De plaats waarnaar de werknemer terugkeert na het voltooien van zijn taken.

Box 7 - Indicatoren om de gewone werkplek van bestuurders te bepalen

⁴³ Paragraaf 41 Schlecker C-64/12.

⁴⁴ Overweging 36 van Verordening 593/2008