



Brussel, 18.2.2019
COM(2019) 84 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**over de uitvoering van diverse bepalingen van Verordening (EG) nr. 1071/2009 tot
vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet
zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen in de periode van
1 januari 2015 tot 31 december 2016**

I. Inleiding

Dit verslag betreft de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer in de lidstaten en heeft tot doel een beter toezicht te waarborgen op de toepassing van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG¹ van de Raad (hierna: "Verordening (EG) nr. 1071/2009"). Die verordening is van toepassing op alle in de EU gevestigde ondernemingen die het beroep van wegvervoerondernemer uitoefenen of van plan zijn dat te doen. Het beroep van wegvervoerondernemer betreft zowel het beroep van ondernemer van goederenvervoer² over de weg als het beroep van ondernemer van personenvervoer³ over de weg. De verordening is niet op alle ondernemingen van toepassing. Bedrijven die gebruik maken van motorvoertuigen met een massa in beladen toestand van minder dan 3,5 ton vallen niet onder de verordening⁴. In Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn gemeenschappelijke regels vastgesteld voor de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen- en personenvervoer over de weg.

Overeenkomstig artikel 3 van deze verordening moeten ondernemingen die het beroep van wegvervoerondernemer uitoefenen werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd zijn, betrouwbaar zijn en voldoende financiële draagkracht hebben en de vereiste vakbekwaamheid bezitten. Artikel 4 van deze verordening verplicht wegvervoerondernemingen bovendien een vervoersmanager aan te wijzen die beschikt over een getuigschrift van vakbekwaamheid dat aantoonst dat hij of zij over de nodige kennis en vaardigheden beschikt om de werkelijke en permanente leiding te voeren over de vervoersactiviteiten van de onderneming, met inachtneming van alle wettelijke vereisten en van de vereisten van de bedrijfstak. De lidstaten moeten erop toezien dat de vervoerondernemingen de voorwaarden van Verordening (EG) nr. 1071/2009 naleven. Bovendien speelt een goed georganiseerde bestuurlijke samenwerking tussen de lidstaten een sleutelrol bij het verbeteren van het doeltreffend toezicht op ondernemingen die in de Europese Unie actief zijn.

In artikel 26, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn termijnen opgenomen voor de rapportageverplichting van de lidstaten en de Commissie:

- De lidstaten moeten vanaf de toepassingsdatum van de verordening om de twee jaar een verslag opstellen over de activiteiten van de bevoegde instanties en dat naar de Commissie sturen, zoals vereist op grond van artikel 26 van de Verordening;

¹ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

² "Beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg" is in artikel 2, lid 1, van de verordening gedefinieerd als "de activiteit van elke onderneming die met een motorvoertuig of met een samenstel van voertuigen goederen voor rekening van derden vervoert".

³ "Beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg" is in artikel 2, lid 2, van de verordening gedefinieerd als "de activiteit van elke onderneming die, met motorvoertuigen die door hun bouwtype en uitrusting geschikt en bestemd zijn om, met inbegrip van de bestuurder, meer dan negen personen te vervoeren, voor het publiek of voor sommige categorieën gebruikers toegankelijk personenvervoer verricht tegen betaling door de vervoerde persoon of door degene die het vervoer organiseert".

⁴ Volgens artikel 1, lid 4, van de verordening kunnen "de lidstaten [...] deze drempel echter voor alle of voor sommige soorten wegvervoer verlagen".

- Op basis van de verslagen van de lidstaten moet de Commissie om de twee jaar een verslag opstellen voor het Europees Parlement en de Raad.

De nationale verslagen die door de lidstaten worden ingediend vormen de basis voor het verslag van de Commissie. Artikel 26 van de verordening stelt vast welke gegevens de nationale verslagen moeten bevatten:

"a) een overzicht van de sector op het gebied van de betrouwbaarheid, de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid;

b) het aantal uitgereikte vergunningen per jaar en per categorie, het aantal geschorste of ingetrokken vergunningen, het aantal personen dat ongeschikt is verklaard en de redenen voor deze beslissingen;

c) het jaarlijkse aantal afgegeven getuigschriften van vakbekwaamheid;

d) kernstatistieken betreffende de nationale elektronische registers en het gebruik ervan door de bevoegde autoriteiten; en

e) een overzicht van de uitwisseling van gegevens met de andere lidstaten ingevolge artikel 18, lid 2, met inbegrip van het jaarlijkse aantal vastgestelde inbreuken dat aan andere lidstaten is gemeld en het jaarlijkse aantal ontvangen antwoorden, alsmede het jaarlijkse aantal ingevolge artikel 18, lid 3, ontvangen verzoeken en antwoorden."

Dit verslag behandelt de kwaliteit en de tijdigheid van de nationale gegevens (deel II) en bevat een analyse van de door de lidstaten ingediende verslagen (deel III). Deel IV bevat de conclusies.

II. Indiening van gegevens

Dit is het derde verslag op grond van Verordening (EG) nr. 1071/2009. Het betreft de periode van 1 januari 2015 tot en met 31 december 2016. Het eerste verslag⁵ had betrekking op de periode van 4 december 2011 (de datum waarop de verordening van toepassing is geworden) tot en met 31 december 2012. Het tweede verslag⁶ had betrekking op de periode van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2014. Dit verslag wordt op hetzelfde moment gepubliceerd als het verslag over de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer⁷, zoals vereist op grond van artikel 26, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1071/2009. Daardoor krijgen de lidstaten en belanghebbenden voor dezelfde rapportageperiode een samenhangend beeld van de interne markt en de sociale regelgeving in het wegvervoer.

⁵ COM(2014)592 final van 25.9.2014.

⁶ COM(2017)116 final van 7.3.2017.

⁷ Als bedoeld in artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

Overeenkomstig de rapporteringsverplichting van artikel 26 van Verordening (EG) nr. 1071/2009, hebben alle lidstaten een nationaal verslag ingediend. Dit is een verbetering ten opzichte van de vorige rapportageperiode, toen zes lidstaten geen verslag indienden. Sommige lidstaten hebben hun gegevens echter pas ingediend na de uiterste datum van 30 september 2017, wat gevolgen had voor de timing van de opstelling van dit verslag door de Commissie. In een aantal verslagen werd niet alle vereiste informatie verstrekt, waardoor een brede analyse niet mogelijk was.

Omwille van de samenhang en om de nationale bevoegde instanties te helpen bij het vervullen van hun rapportageverplichting, hebben de diensten van de Commissie in 2015 een standaardmodel voorgesteld dat de lidstaten vanaf de tweede rapportageperiode konden gebruiken. Bijna alle lidstaten hebben dat gedaan.

Aangezien de lidstaten die tijdens de huidige rapportageperiode een rapport hebben ingediend niet dezelfde zijn als de landen die dat in de vorige periodes hebben gedaan en aangezien de ingediende informatie versnipperd is, kunnen uit vergelijkingen tussen de twee rapportageperiodes in het algemeen geen zinvolle conclusies worden getrokken.

In het kader van de initiatieven voor het wegvervoer die de Commissie op 31 mei 2017⁸ heeft aangenomen, is een studie inzake de ex-postevaluatie van de Verordeningen (EG) nrs. 1071/2009 en 1072/2009 uitgevoerd⁹. De Commissie heeft ook een werkdocument aangenomen met de effectbeoordeling voor de herziening van de Verordeningen (EG) nrs. 1071/2009 en 1072/2009¹⁰. Voor zover relevant, wordt in dit rapport verwezen naar informatie uit de studie en het effectbeoordelingsverslag.

III. Analyse van gegevens inzake de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer

1. Overzicht van de wegvervoersector op het gebied van betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid

Dit deel van het verslag biedt een overzicht van de nationale vereisten, de organisatie van controles, het niveau van naleving en de ondervonden moeilijkheden, op basis van de informatie die de lidstaten hebben verstrekt. Omwille van het fragmentarisch karakter van de verslagen van de lidstaten is dit overzicht niet compleet. Indien nodig zijn de verslagen van de lidstaten aangevuld met gegevens uit bovengenoemde evaluatiestudie.

Zoals bij artikel 3, lid 2, van verordening (EG) nr. 1071/2009 onder bepaalde voorwaarden is toegestaan, hebben een aantal lidstaten, naast de vier voorwaarden van de verordening (werkelijke en duurzame vestiging, betrouwbaarheid, voldoende financiële draagkracht en vereiste vakbekwaamheid), nationale vereisten opgelegd waaraan moet worden voldaan om toegang te krijgen tot het beroep van wegvervoerondernemer. Zo moet in Slowakije een vervoersmanager minstens 21 jaar oud zijn. In Oostenrijk moet een wegvervoerondernemer over de nodige eigen parkeerplaatsen beschikken in de gemeente of in een andere gemeente binnen hetzelfde of een aangrenzend administratief district. In Spanje moeten aanvragers drie

⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_nl

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>

voertuigen met een gezamenlijke nuttige lading van minstens 60 ton bezitten¹¹. België, Griekenland, Finland, Italië, Letland, Nederland, Zweden, Tsjechië en Frankrijk hebben besloten dat ook goederenvervoerders die voertuigen met een toelaatbaar laadvermogen van maximaal 3,5 ton exploiteren¹², minstens gedeeltelijk moeten voldoen aan de toegangsvoorwaarden voor het beroep van wegvervoerondernemer.

De manier waarop de lidstaten de naleving van de vier toegangsvoorwaarden voor het beroep van wegvervoerondernemer controleren, is zeer verschillend, evenals het aantal uitgevoerde controles.

In Estland wordt die naleving gecontroleerd aan de hand van een op risico's gebaseerd systeem en ligt de klemtoon op ondernemingen met een verhoogd risico van ernstige of herhaalde inbreuken op de regels voor het wegvervoer.

In Ierland worden om de vijf jaar de betrouwbaarheid, de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid gecontroleerd, als ondernemingen hun vergunning moeten verlengen. Bovendien kunnen ondernemers die onder de aandacht komen van de bevoegde autoriteit of waarvan wordt aangenomen dat zij een hoger risico vormen, vaker worden gecontroleerd. De betrouwbaarheid wordt nagegaan door middel van een doorlichting van de vervoersmanager en andere relevante personen, aan de hand van een nationale doorlichtingsprocedure die wordt uitgevoerd door de nationale politiediensten. In het kader van deze doorlichtingsprocedure ontvangt de bevoegde autoriteit een lijst met veroordelingen die kan worden gebruikt om de betrouwbaarheid te bepalen. Tijdens de geldigheidsperiode van vijf jaar hoeft een exploitant doorgaans geen aanvullende informatie bij de vergunningverlenende autoriteit in te dienen. Dat moet alleen als de autoriteit heeft geconstateerd dat de exploitant een risico vertegenwoordigt.

In Letland wordt de financiële draagkracht gecontroleerd aan de hand van gegevens uit de jaarverslagen die door het handelsregister worden verstrekt. Bovendien worden de vier voorwaarden gecontroleerd alvorens een vervoersvergunning wordt verleend. Vergunningen worden meestal geschorst op verzoek van de belastinginspectie, als die heeft besloten om de economische activiteit van de vervoeronderneming te schorsen. Omdat in Letland gewaarmerkte kopieën van communautaire vergunningen en certificaten voor nationaal vervoer worden uitgereikt voor elk voertuig afzonderlijk en voor maximaal twaalf maanden, worden die bij niet-naleving van de vier voorwaarden niet verlengd. Wat de betrouwbaarheid betreft, worden zowel de vervoersmanager, de onderneming als de bestuursleden gecontroleerd. Als de vervoersmanager of een bestuurslid wordt vervangen, wordt de betrouwbaarheid van elk nieuw lid gecontroleerd. De Letse handhavingsautoriteiten wijzen op een aantal problemen bij de beoordeling van de naleving van de eis inzake financiële draagkracht in verband met de verzekering aangezien in Verordening (EG) nr. 1071/2009 niet in detail is beschreven voor welke risico's een vervoeronderneming verzekerd moet zijn.

¹¹ Deze nationale vereiste is echter niet in overeenstemming met de voorwaarden van de verordening. Dat heeft aanleiding gegeven tot een arrest van het Europees Hof van Justitie van 8 februari 2018 waarbij Spanje verplicht werd deze verplichting op te heffen (Arrest van het Europees Hof van Justitie in zaak C-181/17, Europese Commissie vs. Koninkrijk Spanje).

¹² Zie tabel 4 in het effectbeoordelingsverslag als bedoeld in voetnoot 10.

In België gebeuren de eerste controles van de werkelijke en duurzame vestiging door een controle van de Kruispuntbank van ondernemingen wanneer een nieuwe communautaire vergunning is afgegeven. Nadien vindt een controle door de Belgische controle-autoriteit plaats. Er worden ook controles uitgevoerd op verzoek of als bekend is dat een onderneming de vervoerswetgeving heeft overtreden. Bovendien vindt twee jaar na het verlies van de betrouwbaarheidsstatus voor „vervoersgerelateerde inbreuken” een rehabilitatieprocedure plaats.

In Spanje wordt de naleving van de toegangsvoorwaarden op twee manieren gecontroleerd: ofwel moeten de ondernemingen documenten overleggen waaruit blijkt dat zij aan de vier voorwaarden voldoen, ofwel gaan inspecteurs ter plaatse de kantoren van de onderneming controleren. In Spanje moeten vervoerondernemingen hun vergunning om de twee jaar laten verlengen, waarbij telkens de naleving van de vier voorwaarden wordt gecontroleerd. Bovendien worden ondernemingen waarvan de vergunning niet is verlengd, elk jaar gecontroleerd om na te gaan of zij geen vervoersactiviteiten uitvoeren.

In Polen worden 400 inspecteurs ingezet voor controles langs de weg en in kantoren van goederenvervoerders. De controlegegevens worden opgestuurd naar het Bureau voor Internationaal Vervoer en naar de lokale instanties die de communautaire vergunningen uitreiken en die controleren of aan de vier voorwaarden van Verordening (EG) nr. 1071/2009 is voldaan. In Polen moeten in een daadwerkelijke en duurzame vestiging technische apparatuur en toestellen aanwezig zijn om op een gestructureerde en continue wijze vervoersactiviteiten uit te voeren, waaronder ten minste: een parkeerplaats; een laad- en loszone; uitrusting voor het onderhoud van voertuigen.

Duitsland beschikte vroeger alleen over regionale risicoclassificatiesystemen, maar sinds juli 2014 is er ook een nationaal systeem. Inbreuken krijgen een score van vijf punten (zeer ernstige inbreuk), drie punten (ernstige inbreuk) of één punt (andere inbreuk). Een onderneming loopt een verhoogd risico als ze vijf (voor ondernemingen met maximaal 10 voertuigen), acht (maximaal 50 voertuigen) of elf (meer dan 50 voertuigen) punten heeft.

Het Driver and Vehicle Standards Agency in het VK beschikt sinds 2006 over de zogenaamde OCRS (Operator Compliance Risk Score). Het voorspellend vermogen van het systeem is in 2012 verfijnd. De OCRS bevat informatie over inbreuken op de technische controle, die worden gekoppeld aan andere inbreuken.

In Denemarken worden de financiële draagkracht, vakbekwaamheid, schulden en duurzame vestiging gecontroleerd van alle nieuwe aanvragers van een nationale of communautaire vergunning. De betrouwbaarheid wordt alleen gecontroleerd als de politie een probleem heeft gemeld of als daarover twijfels bestaan. Inbreuken die tijdens wegcontroles door de politie worden vastgesteld, worden vijf jaar bijgehouden. Doorgaans controleren de Deense autoriteiten alle nieuwe aanvragers en ongeveer 250 bestaande exploitanten. Die laatsten worden geselecteerd met het risicoclassificatiesysteem. Om de eerste twee vergunningen te krijgen, moeten exploitanten voldoen aan een initiële vereiste inzake financiële draagkracht van 150 000 DKK (ongeveer 20 000 EUR), terwijl volgens Verordening (EG) nr. 1071/2009 slechts een reserve van 9 000 EUR is vereist voor het eerste voertuig en 5 000 EUR per extra voertuig¹³. In Denemarken is per extra voertuig 40 000 DKK (ongeveer 5 400 EUR) vereist.

¹³ Zie artikel 7, lid 1.

Bovendien mag de betalingsachterstand bij de overheid niet meer dan 50 000 DKK (ongeveer 6 700 EUR) bedragen. De Deense vervoersautoriteit vraagt die gegevens op bij de Deense belastingautoriteit als zij de financiële draagkracht van de onderneming controleert.

Roemenië heeft een risicoclassificatiesysteem waarmee het elke vervoeronderneming doelgericht kan controleren op allerlei inbreuken op het vlak van wegvervoer. Als een onderneming een filiaal opent, wordt de daadwerkelijke en duurzame vestiging ervan gecontroleerd.

In Nederland heeft de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) een methode ontwikkeld om vervoersexploitanten op te sporen die het risico lopen niet langer aan de vereiste voor financiële draagkracht te voldoen. Die vervoerders worden nauwlettend in het oog gehouden. Als een vervoersexploitant met een hoog risico niet aan de vereiste inzake financiële draagkracht kan voldoen binnen de termijn die is vastgesteld in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 1071/2009, wordt zijn communautaire vergunning ingetrokken. Vervoersexploitanten zijn daardoor verplicht om aan de vereiste van financiële draagkracht te voldoen gedurende de volledige geldigheidsperiode van de communautaire vergunning, en niet alleen tijdens de aanvraagperiode. De risicoclassificatie wordt ook toegepast op de vereiste vakbekwaamheid. Volgens de gerapporteerde gegevens heeft de NIWO nog geen vergunning geschorst of ingetrokken op basis van de vereiste inzake betrouwbaarheid.

In Finland is het risicoclassificatiesysteem gekoppeld aan betrouwbaarheidscontroles. Systematisch de betrouwbaarheid van alle betrokken personen controleren wordt als een zware taak beschouwd, en juist daarom is een risicoclassificatie nodig.

In Luxemburg controleert het ministerie van Economische Zaken voordat een vergunning wordt afgegeven of aan alle vier voorwaarden is voldaan. Om de contractpartijen te beschermen, worden ook controles van de betrouwbaarheid uitgevoerd wanneer de vergunninghouder met financiële moeilijkheden kampt, zoals insolventie of faillissement. Controles van de betrouwbaarheid, financiële draagkracht, vakbekwaamheid en werkelijke en duurzame vestiging worden ook uitgevoerd wanneer een vergunninghouder een nieuwe vergunning aanvraagt, bijvoorbeeld om activiteiten te ontplooiën in een sector waarvoor hij een aanvullende vergunning nodig heeft.

De controle van duurzame en daadwerkelijke vestiging wordt geacht meer middelen in beslag te nemen dan andere controles, en verscheidene handhavingsautoriteiten benadrukken het veeleisende karakter ervan en het gebrek aan administratieve capaciteit om alle in een lidstaat geregistreerde wegvervoerondernemingen te controleren.

Slechts twee lidstaten hebben gegevens meegedeeld over het aantal controles met betrekking tot de vier voorwaarden voor de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer. In de periode 2015-2016 voerde Estland 80 betrouwbaarheidscontroles en 80 vakbekwaamheidscontroles uit. In Zweden hebben 131 betrouwbaarheidscontroles plaatsgevonden.

2. Machtigingen

Een "vergunning voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer" wordt in artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 gedefinieerd als "een bestuursrechtelijk besluit waarbij aan een onderneming die aan de in verordening neergelegde voorwaarden voldoet vergunning wordt verleend om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen".

De juridische aard van "bestuursrechtelijk besluit" verschilt van lidstaat tot lidstaat. Het kan gaan om een eerste vereiste voor het verkrijgen van een vergunning voor binnenlands vervoer en/of een communautaire vergunning voor internationaal vervoer. Het kan ook gaan om het equivalent van een vergunning voor uitsluitend binnenlands vervoer, of een vergunning voor zowel binnenlands als internationaal vervoer die wordt verstrekt in de vorm van één enkele vergunning.

In Bulgarije en Litouwen zijn er vier soorten vergunningen (nationaal personenvervoer, nationaal goederenvervoer, communautaire vergunning voor personenvervoer en communautaire vergunning voor goederenvervoer). Bulgarije geeft echter slechts één document (d.w.z. vergunning) af voor zowel nationaal als internationaal vervoer.

In België worden uitsluitend communautaire vergunningen afgegeven voor zowel personen- als goederenvervoer.

In Estland gevestigde ondernemingen die wegvervoersactiviteiten willen opzetten, moeten sinds 2012 een communautaire vergunning aanvragen, de enige vergunning die daar nog bestaat.

Luxemburg heeft twee soorten vergunningen: een voor nationaal en een voor internationaal vervoer.

In Roemenië worden uitsluitend communautaire vergunningen afgegeven voor zowel personen- als goederenvervoer.

In het VK zijn er twee belangrijke soorten vergunningen voor personen- en goederenvervoer: standaard nationale en internationale vergunningen. Een internationale vergunning wordt verleend aan ondernemingen die internationaal vervoer uitvoeren en stemt overeen met een communautaire vergunning. Bovendien heeft het VK nog andere categorieën vergunningen voor vervoerders voor eigen rekening, die buiten het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009 vallen. Organisaties zoals scholen, liefdadigheidsinstellingen en lokale gemeenschappen, die personen vervoeren maar geen ondernemingen zijn en dus niet voor eigen rekening rijden, vallen onder nog een andere categorie.

Doordat er verschillende soorten vergunningen bestaan voor ondernemingen die wegvervoer verrichten, kunnen de gegevens van de lidstaten slechts oppervlakkig worden vergeleken. De meeste lidstaten hebben echter het totale aantal exploitanten gemeld dat op 31 december 2016 over een vergunning beschikte. Dat is een referentiewaarde voor gegevens over het aantal uitgereikte, geschorste en ingetrokken vergunningen. Oostenrijk telt 11 499 vergunde exploitanten (goederen en personen), België 9 007, Bulgarije 13 354, Cyprus 2 945, Tsjechië 24 482, Duitsland 51 127, Denemarken 5 618, Estland 3 330, Griekenland 12 187¹⁴, Spanje 96 237, Finland 15 941, Frankrijk 128 319, Hongarije 13 267, Kroatië 601, Ierland 5 585,

¹⁴ Griekenland en Nederland hebben alleen het aantal goederenvervoerders gemeld.

Italië 105 560, Litouwen 866, Luxemburg 497, Letland 4 313, Malta 684, Nederland 13 172¹⁵, Polen 84 304, Portugal 8 674, Zweden 17 608, Slovenië 5 811, Slowakije 8 564 en het VK 42 573. In totaal waren er in de EU 608 212 ondernemingen met een vergunning voor goederenvervoer en 77 913 met een vergunning voor personenvervoer¹⁶.

De overgrote meerderheid van de vergunde ondernemingen zijn goederenvervoerders. In de lidstaten die een verslag hebben ingediend, bedroeg het percentage goederenvervoerders dat op 31 december 2016 over een vergunning beschikte 89 % van het totaal aantal vergunde exploitanten (88 % op 31 december 2014), tegenover 11 % ondernemingen voor personenvervoer. Malta vormt de enige uitzondering: daar overtrof het aantal ondernemingen voor personenvervoer (596) veruit het aantal goederenvervoerders (88). In Frankrijk ligt het aandeel ondernemingen voor personenvervoer (24 %) aanzienlijk boven het Europees gemiddelde.

2.1 Uitgereikte vergunningen

Uit de door 24 lidstaten¹⁷ verstrekte gegevens blijkt dat tijdens de rapportageperiode 278 092 vergunningen zijn uitgereikt voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van personenvervoer (25 788) en goederenvervoer (252 304).

Het aantal uitgereikte vergunningen varieert van 27 in Malta tot 122 790 in Spanje. Een gedetailleerde tabel met de ingediende informatie is opgenomen in bijlage I bij dit verslag.

Ook in 2015 en 2016 werden de meeste vergunningen afgegeven aan goederenvervoerders (91 %) en slechts een klein deel aan ondernemingen voor personenvervoer (9 %).

2.2 Ingetrokken en geschorste vergunningen

Uit de gegevens van 25 lidstaten¹⁸ blijkt dat in de periode 2015-2016 in totaal 130 998 vergunningen werden ingetrokken of geschorst. Spanje kent het hoogste aantal ingetrokken en geschorste vergunningen voor personen- en goederenvervoer: 76 534. Anderzijds hebben Portugal (1), Ierland (7), Luxemburg (13) en Roemenië (15) erg weinig intrekkingen en schorsingen geregistreerd. Gedetailleerde gegevens over de ingetrokken en geschorste vergunningen zijn opgenomen in bijlage II bij dit verslag.

In de meeste lidstaten die de redenen daarvoor hebben vermeld, waren intrekkingen en schorsingen hoofdzakelijk te wijten aan het verlopen van de (communautaire) vergunning of het sluiten van de onderneming, of gebeurde dat op vraag van de exploitant.

¹⁵ Griekenland en Nederland hebben alleen het aantal goederenvervoerders gemeld.

¹⁶ Drie lidstaten hebben geen melding gemaakt van het aantal ondernemingen voor personenvervoer en één lidstaat heeft niet meegedeeld hoeveel goederenvervoerders er zijn.

¹⁷ België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Griekenland, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

¹⁸ Malta, Hongarije en Cyprus hebben voor dit punt geen gegevens meegedeeld.

Spanje heeft evenwel aangegeven dat de niet-naleving van de vier toegangsvoorwaarden voor het beroep de belangrijkste reden was voor de intrekking of schorsing van vergunningen (47 719 intrekkingen). In Zweden was de belangrijkste reden om vergunningen in te trekken de niet-naleving van de voorwaarde van daadwerkelijke en duurzame vestiging (1 514 intrekkingen). Ook in Estland (167) en Slovenië (55) was dat het geval. In het Verenigd Koninkrijk was de belangrijkste reden problemen met de betrouwbaarheid (als reden voor 466 intrekkingen en schorsingen).

3. Getuigschriften van vakbekwaamheid

Getuigschriften van vakbekwaamheid waaruit blijkt dat kandidaat-bestuurders met succes de schriftelijke en mondelinge examens hebben afgelegd, worden afgegeven door de bevoegde instanties en vormen een bewijs van vakbekwaamheid, zoals bepaald in artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

Uit de gegevens van 25 lidstaten¹⁹ blijkt dat tijdens de verslagleggingsperiode 477 761 getuigschriften van vakbekwaamheid zijn afgegeven. Dit aantal omvat getuigschriften die zijn uitgereikt op basis van het examen zoals bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en op grond van de erkenning van ervaring, in het kader van een vrijstelling zoals bedoeld in artikel 9 van de verordening.

De EU-landen die tijdens deze rapportageperiode de meeste getuigschriften hebben afgegeven, zijn Spanje (388 218), gevolgd door Nederland (25 597), Roemenië (20 960), Polen (7 100) en Frankrijk (6 616). Gedetailleerde gegevens staan vermeld in bijlage III bij dit verslag.

4. Ongeschiktverklaringen van de vervoersmanager

Overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 dient de bevoegde instantie een vervoersmanager die zijn betrouwbaarheid verliest, ongeschikt te verklaren om de leiding uit te oefenen over de vervoersactiviteiten van een onderneming.

In tien lidstaten werden ongeschiktverklaringen opgesteld: België (5), Denemarken (82), Duitsland (5), Spanje (17), Estland (11), Finland (15), Italië (72), Oostenrijk (3), het Verenigd Koninkrijk (253) en Zweden (49). De door de lidstaten aangebrachte gegevens zijn opgenomen in bijlage II bij dit verslag.

5. Uitwisseling van inlichtingen

Artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 legt aan elke lidstaat de verplichting op een nationaal elektronisch register bij te houden van de wegvervoerondernemingen die een vergunning hebben gekregen voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer.

¹⁹ België, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Griekenland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Litouwen, Letland, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië en Zweden.

De minimumeisen voor de in die registers in te voeren gegevens en de gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling via het Europees register van wegvervoerondernemingen (ERRU) zijn gedefinieerd in Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480²⁰ van de Commissie. Het gaat met name om de betrouwbaarheid van vervoerondernemingen, ernstige inbreuken en gegevens over communautaire vergunningen.

De invoering van het ERRU werd gezien als een volgende stap in het bevorderen van de samenwerking tussen de nationale autoriteiten met als doel de grensoverschrijdende handhaving van de Europese wetgeving inzake wegvervoer verder te versterken overeenkomstig artikel 16, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1071/2009. Het ERRU-register zal de grensoverschrijdende handhaving vereenvoudigen en kosteneffectiever maken, op voorwaarde dat alle lidstaten aangesloten zijn en dat zij het systeem daadwerkelijk gebruiken om de waardevolle gegevens uit hun databanken uit te wisselen. Het was de bedoeling de nationale registers tegen 31 december 2012 met elkaar te verbinden.

Ondanks aanzienlijke vertragingen in sommige lidstaten, zijn de elektronische registers van wegvervoerondernemingen van alle lidstaten nu met elkaar verbonden.

Verscheidene lidstaten hebben erop gewezen dat de deelname aan dat register heeft geleid tot betere samenwerking en uitwisseling van informatie tussen lidstaten en de doeltreffendheid van hun nationale elektronische registers heeft verbeterd. Er werden heel wat uitwisselingen van informatie in verband met ernstige inbreuken en betrouwbaarheid geregistreerd in België, Duitsland, Estland, Kroatië, Italië, Letland, Slovenië, Tsjechië en Zweden. Het gaat meestal om aanvragen voor betrouwbaarheidscontroles. Ten opzichte van vorige rapportageperiodes is er veel meer informatie uitgewisseld²¹. Dit lijkt erop te wijzen dat de voltooiing van de koppeling van de nationale elektronische registers het gebruik van het Europees register bevordert en dat de lidstaten in het algemeen meer gebruik maken van dat platform. De door de lidstaten verstrekte gegevens zijn opgenomen in bijlage IV bij dit verslag.

IV. Conclusies

Dit verslag geeft een overzicht van de gegevens die door lidstaten zijn verstrekt op grond van artikel 26 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 inzake toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer. De gegevens hebben betrekking op de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 1071/2009, zoals beschreven in artikel 26, lid 1, van die verordening, gedurende de periode van 1 januari 2015 tot en met 31 december 2016.

De kwaliteit en de tijdigheid van de door de lidstaten meegedeelde gegevens varieerde sterk, wat de algehele kwaliteit van dit verslag heeft beïnvloed. Aangezien voor bepaalde aspecten van de verordening niet alle gegevens beschikbaar waren, biedt dit verslag geen volledige analyse van de tenuitvoerlegging van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

²⁰ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 van de Commissie van 1 april 2016 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1213/2010 (PB L 87 van 2.4.2016, blz. 4).

²¹ Ondanks het feit dat verschillende lidstaten niet hebben gerapporteerd over de uitwisseling van informatie in de vorige verslagperiodes, is de toename tussen de twee rapportageperiodes opvallend.

Zowel het aantal lidstaten dat rapporten heeft ingediend als de nauwkeurigheid van de gerapporteerde gegevens zijn aanzienlijk verbeterd ten opzichte van de vorige verslagperiode.

Op het moment waarop dit verslag werd opgesteld was grote vooruitgang geboekt met het systeem van administratieve samenwerking tussen lidstaten. De Commissie steunt echter ook een verdere uitbreiding van deze administratieve samenwerking, die zal leiden tot een versterking van een samenhangende en doeltreffende tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 in alle EU-lidstaten.

De Commissie herinnert de lidstaten aan hun verplichting om, binnen de gestelde termijnen, een volledig verslag in te dienen met alle gegevens die in artikel 26, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 zijn opgenomen, zodat een volledig verslag kan worden opgesteld en inbreukprocedures op grond van artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie worden vermeden. Met het oog op de consistentie van de nationale gegevens dringt de Commissie er bij de lidstaten ook op aan om het standaardformulier te gebruiken.