



Brussel, 31.5.2017  
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de sector**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer<sup>1</sup> en Verordening (EG) nr. 1072/2009 betreffende de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg<sup>2</sup> ("Verordening (EG) nr. 1071/2009", "Verordening (EG) nr. 1072/2009" of "de verordening") zijn vastgesteld in het kader van een pakket maatregelen die gericht waren op de modernisering van de regels voor de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

In het algemeen hebben de verordeningen tot doel de goede werking van de interne markt voor wegvervoer en de efficiëntie en concurrentiekracht ervan te ondersteunen.

In Verordening (EG) nr. 1071/2009 is vastgesteld aan welke voorschriften ondernemingen moeten voldoen om toegang te krijgen tot het beroep van wegvervoerondernemer (passagiers en goederen). Die verordening bevat ook bepalingen om de handhaving door de lidstaten mogelijk te maken en te regelen.

In Verordening (EG) nr. 1072/2009 is vastgesteld aan welke voorschriften moet worden voldaan door ondernemingen die voornemens zijn activiteiten uit te oefenen op de internationale wegvervoersmarkt en op andere binnenlandse markten dan hun eigen markt (cabotage). Die verordening bevat bepalingen die betrekking hebben op de documenten die door de lidstaat van registratie moeten worden afgegeven aan dergelijke ondernemingen (communautaire vergunning) en aan bestuurders uit derde landen (bestuurdersattest).

In 2014-2015<sup>3</sup> werd een *ex post*-evaluatie van de verordeningen uitgevoerd; de conclusie luidde dat de verordeningen slechts in beperkte mate hadden bijgedragen tot het bereiken van hun oorspronkelijke doelstelling, namelijk het tot stand brengen van geschikte concurrentievoorwaarden op de markt. De belangrijkste problemen hielden verband met tekortkomingen van de regels en gebrekkige handhaving. Dit voorstel, dat een REFIT-initiatief<sup>4</sup> is, heeft ook tot doel die tekortkomingen te verhelpen.

#### • **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Dit voorstel maakt deel uit van een bredere lopende herziening van de wetgeving op het gebied van wegvervoer. Het houdt nauw verband met andere bestaande wetsbesluiten op het gebied van wegvervoer, met name de sociale wetgeving voor het wegvervoer (Verordening (EG) nr. 561/2006<sup>5</sup>, Richtlijn 2002/15/EG<sup>6</sup>, Richtlijn 2006/22/EG<sup>7</sup> en Verordening (EU) nr. 165/2014<sup>8</sup>). Betere handhaving van de "marktregels", zoals voorgesteld in het onderhavige voorstel, wordt vergemakkelijkt door bestaande synergieën, maar draagt ook op indirecte wijze bij tot de handhaving van sociale wetgeving.

---

<sup>1</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

<sup>2</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72.

<sup>3</sup> De Commissie heeft een werkdocument gepubliceerd met de resultaten van deze evaluatie:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

<sup>4</sup> Initiatief nr. 10 van bijlage 2 bij het werkprogramma van de Commissie voor 2017.

<sup>5</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

<sup>6</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

<sup>7</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

<sup>8</sup> PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Het voorstel draagt rechtstreeks bij tot een van de prioriteiten van de huidige Commissie, namelijk de bevordering van een diepere en eerlijkere eengemaakte markt. Het belangrijkste doel van het voorstel is de werking van de interne markt voor wegvervoer verder te verbeteren via wijzigingen om de oorzaken van ongelijkheden weg te werken en te zorgen voor een betere handhaving van de regels.

Dit voorstel voldoet aan de REFIT-doelstelling omdat het de effectiviteit vergroot en de administratieve en regelgevende lasten voor bedrijven doet afnemen. Het geeft de lidstaten ook de mogelijkheid om bepaalde onnodige uitvoeringskosten in verband met de handhaving van de regels terug te dringen.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor de verordeningen en voor de voorgestelde wijziging is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) (voormalig artikel 71 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap). Dit artikel vormt de basis voor de vaststelling van EU-wetgeving met betrekking tot: i) gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten (artikel 91, lid 1, onder a), VWEU); en ii) de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn (artikel 91, lid 1, onder b), VWEU).

- **Subsidiariteit**

Op grond van artikel 4, lid 2, onder g), VWEU, deelt de Unie de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten. Wijzigingen van bestaande regels kunnen echter alleen door de EU-wetgever zelf worden doorgevoerd.

Bovendien zijn de bestaande verschillen in de praktijken van de lidstaten en de zwakke handhaving nadelig voor de goede werking van de interne markt en intrinsiek verbonden met tekortkomingen op het vlak van harmonisatie; ze kunnen dus alleen door de Unie effectief worden aangepakt.

- **Evenredigheid**

Zoals vermeld in punt 6.3 van het effectbeoordelingsverslag, is het beleidsvoorstel evenredig met de vastgestelde problemen en gaat het niet verder dan wat nodig is om die problemen op te lossen. De geplande beleidsmaatregelen zouden in het algemeen geen onevenredige gevolgen hebben voor het mkb. Het voorstel is hoofdzakelijk gericht op vereenvoudiging en verduidelijking van het bestaande regelgevingskader, samen met robuustere handhaving, en brengt geen aanvullende regelgevende eisen voor de belanghebbende partijen met zich mee die niet evenredig zouden zijn met de vastgestelde problemen.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de te wijzigen rechtsbesluiten verordeningen zijn, moet het wijzigingsbesluit in principe dezelfde vorm aannemen.

### 3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

#### • Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving

Er werd een *ex post*-evaluatie van de verordeningen uitgevoerd<sup>9</sup>. Deze evaluatie werd aangevuld met een externe studie<sup>10</sup>.

De belangrijkste problemen die werden geconstateerd op het gebied van handhaving zijn:

- Er zijn verschillende niveaus van controle door de lidstaten, met name de controle van de criteria "betrouwbaarheid" en "duurzame vestiging" voor toegang tot het beroep en de controle op illegale cabotageactiviteiten.
- Er is een gebrek aan samenwerking tussen (althans enkele) lidstaten, met name wat betreft de naleving van het criterium "werkelijke en duurzame vestiging" voor toegang tot het beroep.

Andere tekortkomingen van de regels hebben betrekking op het feit dat sommige regels geen specifiek antwoord bieden op bepaalde vragen of expliciet ruimte laten voor unilaterale maatregelen van lidstaten; dit alles heeft in de praktijk verschillen doen ontstaan die de werking van de interne markt verstoren.

- De definitie van werkelijke en duurzame vestiging, met inbegrip van de term "exploitatievestiging", laat veel vragen onbeantwoord. Ten gevolge daarvan zijn veel verschillende praktijken ontstaan.
- De termijn voor het herstel van de betrouwbaarheid is niet gedefinieerd en ook niet anders geregeld in Verordening (EG) nr. 1071/2009, en varieert sterk tussen de lidstaten.
- Sommige lidstaten beroepen zich op artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 om aanvullende voorwaarden voor de toegang tot het beroep van wegvervoerder op te leggen.
- De cabotagebepalingen zijn niet specifiek op bepaalde punten, en dit heeft geleid tot verschillen in de werkwijzen van de lidstaten. Sommige lidstaten aanvaarden verscheidene laad- en/of losactiviteiten binnen dezelfde cabotagerit, andere niet.

Verordening (EG) nr. 1071/2009 laat de lidstaten vrij om de bepalingen van die verordening toe te passen op voertuigen met een toelaatbare maximummassa van maximum 3,5 ton (lichte bedrijfsvoertuigen), met gevolg dat de lidstaten verschillende eisen toepassen op dezelfde voertuigen.

#### • Raadpleging van belanghebbende partijen

De raadpleging van belanghebbende partijen die ter voorbereiding van dit voorstel is uitgevoerd, voldeed aan de minimumnormen voor raadpleging van belanghebbende partijen die zijn uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 def.).

---

<sup>9</sup> Zie voetnoot 3.

<sup>10</sup> <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

Tijdens het raadplegingsproces werden zowel standpunten als gegevens verzameld. Er werd gebruik gemaakt van open en gerichte raadplegingsmethoden en -instrumenten.

In het kader van de **open raadpleging** is tussen 15 juni en 15 september 2016 een openbare raadpleging via het internet georganiseerd. De belangrijkste doelstellingen waren i) aanvullende informatie verzamelen over het bestaan van de problemen die tijdens de *ex post*-evaluatie zijn vastgesteld, alsmede informatie die het mogelijk maakt de vastgestelde problemen te kwantificeren, ii) het standpunt van de belanghebbende partijen verzamelen over mogelijke beleidsmaatregelen, en iii) de verwachte gevolgen van de mogelijke beleidsmaatregelen beoordelen. De Commissie heeft 175 voorstellen ontvangen: 23 antwoorden van middelgrote en grote bedrijven (vervoerders en bevrachters met minstens 50 werknemers); 18 antwoorden van kleine bedrijven (vervoerders en bevrachters met hoogstens 49 werknemers); 17 antwoorden van vertegenwoordigers van de logistieke sector; 33 antwoorden van verenigingen die werknemers in het wegvervoer vertegenwoordigen; 48 antwoorden van verenigingen van wegvervoersondernemingen; 18 antwoorden van nationale autoriteiten en relevante verenigingen; en 18 antwoorden van andere respondenten.

In het kader van de openbare raadpleging heeft de Commissie bovendien 22 standpuntnota's ontvangen van diverse belanghebbende partijen, waaronder sectorverenigingen, werknemersverenigingen, nationale overheden, handhavingsorganisaties, ngo's en deskundigen.

Het raadplegingsdocument, de ontvangen reacties en een samenvatting van die reacties staan op de website "A road transport strategy for Europe" van het directoraat-generaal voor Mobiliteit en vervoer en op de website "Uw stem in Europa" van de Commissie<sup>11</sup>.

De **gerichte raadpleging** omvatte de volgende stappen:

- Een kmo-panel-enquête, die dieper inging op problemen met het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen voor wegvervoer en de mogelijke gevolgen van beleidsmaatregelen in verband met de uitbreiding van het toepassingsgebied van het rechtskader tot lichte bedrijfsvoertuigen. In totaal werden 17 antwoorden ontvangen, afkomstig van 7 aanbieders van vrachtvervoersdiensten over de weg die eigen of gehuurde voertuigen gebruiken voor vervoer voor rekening van derden, 7 bedrijven die eigen of gehuurde voertuigen gebruiken voor het vervoer van eigen goederen (vervoerders voor eigen rekening) en 8 gebruikers van vrachtvervoersdiensten over de weg.
- Een enquête onder autoriteiten, die tot doel had de standpunten van de nationale autoriteiten te verzamelen over het verwachte effect van de voorgestelde beleidsmaatregelen op de tenuitvoerlegging en handhaving van het rechtskader, en gegevens of ramingen te verzamelen over de mogelijke kosten van die maatregelen voor de autoriteiten. In totaal ontving de Commissie 18 antwoorden, die betrekking hadden op 16 lidstaten<sup>12</sup> en 1 Euro-Contrôle-Route
- Een enquête onder vervoerders om relevante gegevens over vervoersactiviteiten en de kosten en kenmerken van die activiteiten te verzamelen, welke kunnen worden gebruikt om de effecten te beoordelen (als onderdeel van het basisscenario), en om

---

<sup>11</sup> Zie <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

<sup>12</sup> BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

inzicht te verwerven in hun standpunten en ramingen van de kosten of besparingen van de overwogen beleidsmaatregelen. In totaal hebben 80 bedrijven geantwoord op de enquête onder vervoerders.

- Telefonische interviews van belanghebbenden (31 interviews van nationale en internationale vervoersbedrijven en de respectieve verenigingen en nationale autoriteiten) om meer inzicht te krijgen in de standpunten van belanghebbenden over de verschillende overwogen maatregelen, om gegevens of kostenramingen te verkrijgen of om standpunten te verzamelen over mogelijke problemen die kunnen ontstaan met betrekking tot elke maatregel.
- In de loop van de *ex post*-evaluatie en effectbeoordeling van dit initiatief zijn diverse seminars en vergaderingen van belanghebbenden en andere evenementen georganiseerd, waar de sociale partners bij betrokken zijn. Ook de Commissie heeft deelgenomen aan diverse initiatieven van de sociale partners.

De informatie die tijdens de raadplegingen is verzameld, bevestigt het bestaan van de belangrijkste problemen die tijdens de evaluatiefase zijn geïdentificeerd en de relevantie van de belangrijkste doelstellingen van het optreden.

Van alle potentiële beleidsmaatregelen die tijdens de raadpleging zijn geïdentificeerd, was er sterke steun voor maatregelen die tot doel hebben de handhaving te versterken.

De reacties op de wijzigingen van de cabotagebepalingen waren gemengd: sommige groepen belanghebbenden steunden de wijzigingen, andere waren terughoudend. Lidstaten met hoge lonen, gesteund door vakbonden, zijn meestal voorstander van striktere cabotageregels, terwijl lidstaten met lage lonen, gesteund door de meeste verenigingen van wegvervoerders, meestal voorstander zijn van verdere liberalisering van de cabotageregels.

Er kwamen positieve reacties op het idee om maatregelen vast te stellen om de criteria inzake aan te scherpen. Veel belanghebbenden waren van mening dat het noodzakelijk is ervoor te zorgen dat alleen gevallen van echte activiteiten in de lidstaat van vestiging onder de overeenkomstige regels vallen.

De meeste geraadpleegde belanghebbenden stonden positief tegenover de opname van lichte bedrijfsvoertuigen in het toepassingsgebied van de verordeningen.

- **Bijebrengen en benutten van deskundigheid**

Een externe contractant heeft bijgedragen tot het verslag van de *ex post*-evaluatie en tot een begeleidende studie voor de effectbeoordeling<sup>13</sup>, die in april 2017 zijn uitgevoerd.

- **Effectbeoordeling**

Het voorstel gaat vergezeld van een effectbeoordeling, die een positief advies met voorbehoud heeft gekregen van de Raad voor regelgevingstoetsing. Zoals uiteengezet in bijlage 1 bij het effectbeoordelingsverslag, werd tegemoetgekomen aan het voorbehoud door gedetailleerder toelichting te geven bij de schaal van de geïdentificeerde problemen en het REFIT-karakter van het initiatief te versterken door de motivering van de structuur van de beleidsopties te verbeteren en door de interacties tussen dit voorstel en het initiatief betreffende de sociale wetgeving in het wegvervoer beter uit te leggen.

Er zijn vier beleidspakketten beoordeeld, met een toenemende mate van regelgevend ingrijpen en steeds meer verwachte effecten. Het eerste beleidspakket was gericht op verduidelijking

---

<sup>13</sup>Zie voetnoot 10.

van het rechtskader. Het tweede beleidspakket was gericht op versterking van de handhaving. Het derde beleidspakket was gericht op inhoudelijke wijzigingen van de regels, met name de regels inzake cabotage en vestiging, bovenop de maatregelen in het kader van de eerste twee beleidspakketten. Het vierde beleidspakket had betrekking op een uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordeningen tot lichte bedrijfsvoertuigen.

de voorkeursoptie is een combinatie van het derde beleidspakket, met wijzigingen van de cabotageregels en de bepalingen inzake vestiging, en een gedeeltelijke uitbreiding van Verordening (EG) nr. 1071/2009 tot lichte bedrijfsvoertuigen.

Dit is de meest effectieve optie; volgens ramingen zal ze 2,7-5,2 miljard euro aan besparingen opleveren voor bedrijven in de EU-28 in de periode 2020-2035. Naar verwachting zal ze het aantal overtredingen van de cabotageregels met maximaal 62 % en het risico op de oprichting van brievenbusbedrijven met ongeveer 10 % doen dalen, wat een positief effect zal hebben op de arbeidsvoorwaarden. Deze optie moet ook leiden tot een grotere professionalisering van exploitanten van lichte bedrijfsvoertuigen. De voorkeursoptie zal echter leiden tot hogere tenuitvoerleggings- en handhavingskosten voor nationale autoriteiten, ten bedrage van 65-166 miljoen euro in de EU-28 in de periode 2020-2035. De gedeeltelijke toepassing van Verordening (EG) nr. 1071/2009 op lichte bedrijfsvoertuigen zal ook de werkingskosten van de bedrijven met 4-10 % doen stijgen.

Het voorstel ligt in de lijn van de voorkeursoptie in de effectbeoordeling.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

Dit voorstel komt tegemoet aan de REFIT-doelstelling van grotere effectiviteit en een beperking van de regelgevingslast voor bedrijven. Dit gebeurt voornamelijk via de verplichte aanvaarding van elektronische vervoersdocumenten in het internationaal vervoer door nationale handhavingsinstanties en via duidelijker en meer geharmoniseerde regels inzake toegang tot het beroep. Hoewel verwacht wordt dat de handhavingskosten voor overheidsinstanties zullen stijgen, is deze stijging veel kleiner dan de besparingen voor het bedrijfsleven en wordt ze hoe dan ook gerechtvaardigd door de verbetering van de concurrentievoorwaarden, met minder overtredingen van de cabotageregels, minder brievenbusfirma's en betere werkomstandigheden voor werknemers in het vervoer.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend. Het voorstel houdt in dat aanvullende gegevens moeten worden opgenomen in de nationale elektronische registers van wegvervoersondernemingen en moeten worden verwerkt door de nationale autoriteiten. Aangezien deze gegevens nodig zijn om het doel van betere nationale en grensoverschrijdende handhaving van de bepalingen van de verordening te bereiken, voldoet het voorstel aan artikel 8 van het Handvest.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

## 5. OVERIGE ELEMENTEN

### • **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De informatie over het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen in het nationale en internationale vervoer voor rekening van derden moet verder worden ontwikkeld. Om de marktontwikkelingen op dit gebied te volgen, moet van nabij toezicht worden gehouden en moeten gegevens worden verzameld. Dit zal gebeuren aan de hand van een combinatie van nationale gegevensverzameling en rapportage door de lidstaten. Het toezicht moet onmiddellijk na de inwerkingtreding van de verordeningen van start gaan.

### • **Artikelsgewijze toelichting**

De voornaamste punten van het voorstel zijn:

#### **Verordening (EG) nr. 1071/2009**

##### *Artikel 1 – Onderwerp en toepassingsgebied*

Volgens het huidige artikel 1, lid 4, onder a), is de verordening niet van toepassing op vervoerders die uitsluitend lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken, tenzij anders bepaald door de lidstaten (zie inleidende zin). Om een minimale mate van professionalisering van de sector lichte bedrijfsvoertuigen te bereiken, via gemeenschappelijke regels, en dus de verschillen tussen de concurrentievoorwaarden tussen exploitanten te verkleinen, wordt voorgesteld deze bepalingen te schrappen en bepaalde regels ook voor deze categorie exploitanten verplicht te stellen.

Daarom wordt voorgesteld een nieuw lid 6 toe te voegen, waarbij vervoerders die uitsluitend lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken, worden uitgesloten van een deel van de eisen van de verordening. Volgens het voorstel worden de eisen inzake de vervoersmanager, betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en verplichtingen in verband met deze eisen, niet verplicht gesteld, maar behouden de lidstaten de mogelijkheid om ze toe te passen zoals tot nu toe het geval was. De eisen inzake werkelijke en duurzame vestiging en voldoende financiële draagkracht zijn volgens het voorstel in alle lidstaten van toepassing op dergelijke vervoerders. Daardoor wordt de ruimte voor verschillen tussen de lidstaten beperkt.

##### *Artikel 3 - Vereisten voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerder*

Lid 2, waarin bepaald is dat, naast de vier voorwaarden die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, nog aanvullende voorwaarden voor toegang tot het beroep mogen worden opgelegd, wordt in het voorstel geschrapt. Deze mogelijkheid heeft geleid tot verschillen in de voorwaarden voor toegang tot het beroep. Deze mogelijkheid moet dan ook worden geschrapt, temeer omdat niet is aangetoond dat ze noodzakelijk is in het licht van dwingende omstandigheden.

##### *Artikel 5 - Voorwaarden inzake de vestigingseis*

In het voorstel wordt artikel 5 verduidelijkt om te garanderen dat in een lidstaat gevestigde ondernemingen daar een werkelijke en permanente activiteit uitoefenen. In detail wordt het volgende voorgesteld: aan punt a) wordt een verwijzing naar commerciële en arbeidsovereenkomsten toegevoegd, die moeten worden bewaard in de bedrijfsgebouwen in de lidstaat van vestiging; punt c) wordt opgesplitst in de punten c) en d) om een beter onderscheid te maken tussen administratieve en commerciële activiteiten en activiteiten met voertuigen; punt e) wordt toegevoegd om ondernemingen te verplichten in de lidstaat van vestiging activa te hebben en personeel in dienst te hebben, in verhouding tot de activiteiten van de vestiging.

##### *Artikel 6 - Voorwaarden betreffende de betrouwbaarheidseis*



In artikel 6 worden een aantal wijzigingen voorgesteld om de beoordeling van de betrouwbaarheid te verduidelijken en verder te harmoniseren en om de lijst van inbreuken die leiden tot verlies van de betrouwbaarheidsstatus kunnen leiden, uit te breiden. In detail wordt het volgende voorgesteld:

lid 1 wordt gewijzigd om de categorieën personen met wiens gedrag rekening moet worden gehouden om de betrouwbaarheid van een onderneming te beoordelen, beter te beschrijven. Aan de derde alinea, onder a), wordt een punt vii) toegevoegd, zodat rekening wordt gehouden met ernstige inbreuken op de nationale belastingregels bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van de vervoersmanager of de vervoersonderneming. Aan de derde alinea, onder b), worden twee punten xi) en xii) toegevoegd, zodat rekening wordt gehouden met ernstige inbreuken op de EU-regels inzake de detachering van werknemers en op de wetgeving inzake contractuele verplichtingen bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van de vervoersmanager of de vervoersonderneming. Artikel 6, lid 2, wordt gewijzigd om specifiek te omschrijven welke administratieve procedure moet worden gevolgd door de bevoegde autoriteit van de lidstaat van vestiging van een vervoersonderneming of vervoersmanager die een ernstige overtreding van nationale of EU-regels heeft begaan, teneinde te bepalen of de desbetreffende vervoersonderneming of de vervoersmanager de betrouwbaarheidsstatus heeft verloren. Het voormalige punt b) van artikel 6, lid 2, wordt vervangen door een nieuw lid 2 bis, waarin gespecificeerd is dat de Commissie gemachtigd is om gedelegeerde handelingen vast te stellen waarin bepaald is welke overtredingen van de regels van de Unie, naast de in bijlage IV vermelde overtredingen, tot het verlies van de betrouwbaarheidsstatus kunnen leiden. In deze context wordt voorgesteld de Commissie de bevoegdheid te verlenen om de ernst van de overtredingen ook te definiëren volgens hun potentieel om de concurrentie te verstoren (dit heeft met name betrekking op de cabotageregels). Overtredingen die door hun effect op de concurrentie waarschijnlijk de werkomstandigheden zullen ondermijnen, worden op dezelfde wijze behandeld<sup>14</sup>.

#### *Artikel 7 - Voorwaarden betreffende de eis inzake financiële draagkracht*

In het voorstel wordt lid 1 gewijzigd, zodat vervoerders die uitsluitend lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken, aan specifieke, minder strenge voorwaarden moeten voldoen. In lid 2 wordt voorgesteld te verduidelijken met welke middelen ondernemingen hun financiële draagkracht kunnen aantonen wanneer zij niet over gecertificeerde jaarrekeningen beschikken, zodat handhavers kunnen beoordelen of dit criterium is nageleefd, met name voor recent opgerichte ondernemingen die nog niet over gecertificeerde rekeningen beschikken.

#### *Artikel 13 - Procedure voor de schorsing en intrekking van vergunningen*

De voorgestelde wijziging van artikel 13, lid 1, onder c), verduidelijkt het standpunt van de bevoegde autoriteiten in het geval ondernemingen niet meer aan de eis inzake financiële draagkracht voldoen. De onderneming wordt geacht binnen de vastgestelde termijn aan te tonen dat opnieuw aan die eis is voldaan (het volstaat niet aan te tonen dat in de toekomst aan de eis zal worden voldaan).

#### *Artikel 14 - Ongeschiktverklaring van de vervoersmanager*

In het voorstel is bepaald dat de bevoegde autoriteit de betrouwbaarheidsstatus van een vervoersmanager pas ten vroegste één jaar na het verlies van die status kan teruggeven (zie de nieuwe alinea die is toegevoegd aan lid 1). Het is de bedoeling te vermijden dat op dit punt belangrijke verschillen ontstaan tussen de lidstaten.

---

<sup>14</sup> De Commissie blijft over de mogelijkheid beschikken om de ernst van de overtredingen ook te definiëren volgens hun risico op overlijden of ernstige verwondingen.

### *Artikel 16 – Nationale elektronische registers*

In lid 2 wordt voorgesteld dat bepaalde informatie moet worden opgenomen in de nationale elektronische registers. Dit moet de handhaving van de regels inzake de toegang tot het beroep vergemakkelijken.

### *Artikel 18 - Bestuurlijke samenwerking tussen de lidstaten*

In het voorstel worden de voorwaarden voor samenwerking tussen lidstaten verder gespecificeerd. Zo wordt met name voorgesteld een maximumtermijn vast te stellen binnen dewelke de lidstaten antwoord moeten geven op met redenen omklede verzoeken van andere lidstaten, en de lidstaten te verplichten inspecties uit te voeren betreffende niet-naleving van de vestigingscriteria door op hun grondgebied gevestigde ondernemingen, op basis van bewijs dat wordt geleverd door andere lidstaten.

### *Artikel 26 – Verslagen*

In het voorstel worden lidstaten verplicht de Commissie informatie te verstrekken over de activiteiten van vervoerders die lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken op hun grondgebied (nieuw lid 3). In het ontwerp van het nieuwe lid 4 is bepaald dat de Commissie uiterlijk eind 2024 verslag moet uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad over de aanwezigheid van exploitanten van lichte bedrijfsvoertuigen in het nationale en het internationale wegvervoer en dat zij, op basis daarvan, zal nagaan of aanvullende maatregelen moeten worden voorgesteld.

### *Bijlage IV - Zwaarste inbreuken voor de toepassing van artikel 6, lid 2, onder a)*

Punt 1, onder b), wordt gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer<sup>15</sup>, en om de rechtsonzekerheid omtrent de tenuitvoerlegging ervan weg te nemen.

### **Verordening (EG) nr. 1072/2009**

#### *Artikel 1 - Toepassingsgebied*

Aan lid 1 wordt een nieuwe alinea toegevoegd om te verduidelijken dat het vervoer van lege containers of pallets alleen mag worden beschouwd als vervoer voor rekening van derden als er een vervoersovereenkomst is gesloten tussen een verzender en een ontvanger.

#### *Artikel 2 – Definities*

Punt 6 wordt gewijzigd om te verduidelijken dat een cabotagerit meerdere laadpunten, meerdere lospunten of meerdere laad- en lospunten kan omvatten.

#### *Artikel 8 – Cabotage – algemeen beginsel*

De volgende wijzigingen worden voorgesteld:

In lid 2 wordt het maximumaantal cabotageritten die mogen worden uitgevoerd in een lidstaat van ontvangst na inkomend internationaal vervoer geschrapt, maar wordt het maximumaantal dagen dat dergelijke cabotageritten mogen worden uitgevoerd, beperkt. Deze wijzigingen maken het gemakkelijker om de regels te handhaven, overeenkomstig de conclusies van de effectbeoordeling. In lid 3 wordt de verplichting om elke cabotagerit te bewijzen, geschrapt; deze verplichting is immers overbodig geworden na de wijziging van lid 2. In het nieuwe lid 4 bis is gespecificeerd dat bewijzen van naleving van de cabotagebeperkingen moeten worden verstrekt tijdens de controle langs de weg en eventueel met elektronische middelen, waardoor

---

<sup>15</sup> Zie voetnoot 5.

de procedures worden vereenvoudigd en de rechtsonzekerheid aangaande het tijdstip waarop de bewijzen moeten worden voorgelegd, wordt weggenomen.

#### *Artikel 10 - Vrijwaringsprocedure*

In het voorstel wordt artikel 10, lid 3, gewijzigd om de verwijzing naar de toepasselijke comitéprocedure te actualiseren, na de voorgestelde schrapping van artikel 15.

#### *Artikel 10 bis - Cabotage - controlesystemen*

Artikel 10 bis wordt toegevoegd om de lidstaten te verplichten een minimumaantal controles op de naleving van de cabotagebepalingen uit te voeren (2 % van de cabotageritten vanaf 1 januari 2020 en 3 % vanaf 1 januari 2022). Volgens dat artikel moeten de lidstaten ook elk jaar een minimumaantal gezamenlijke controles langs de weg (3) uitvoeren om de cabotagebepalingen van de verordening te controleren.

#### *Artikel 14 bis – Aansprakelijkheid*

Volgens het voorstel worden sancties opgelegd aan bevrachters en expediteurs die bewust opdracht geven voor vervoersdiensten die overtredingen van de bepalingen inhouden.

#### *Artikel 17 – Rapportage*

In het voorstel worden de leden 1 en 2 gewijzigd, waarbij de datum wordt vermeld waarop de lidstaten aan de Commissie moeten medelen hoeveel communautaire vergunningen, voor eensluidend gewaarmerkte afschriften en bestuurdersattesten zijn afgegeven in het voorgaande kalenderjaar, namelijk uiterlijk op 31 januari van het volgende jaar. Het nieuwe lid 3 schrijft voor dat de lidstaten de Commissie moeten medelen hoeveel cabotagecontroles zij in het voorgaande jaar hebben uitgevoerd

Voorstel voor een

## **VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de sector**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>16</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>17</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Uit de ervaring met de tenuitvoerlegging van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009<sup>18</sup> en (EG) nr. 1072/2009<sup>19</sup> is gebleken dat de regels in die verordeningen op een aantal punten konden worden verbeterd.
- (2) Tenzij anders bepaald in nationale wetgeving, waren de regels inzake toegang tot het beroep van wegvervoerder tot dusver niet van toepassing op ondernemingen die uitsluitend vervoersactiviteiten uitvoerden met motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen die dat maximum niet overschrijden. Het aantal van dergelijke ondernemingen, zowel op de nationale als internationale vervoersmarkten, gaat in stijgende lijn. Ten gevolge daarvan hebben verscheidene lidstaten besloten de regels inzake toegang tot het beroep van wegvervoerder, vastgesteld in Verordening (EG) nr. 1071/2009 toe te passen op die ondernemingen. Teneinde aan de hand van gemeenschappelijke regels te zorgen voor een minimumniveau van professionalisering van de sector die voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton gebruikt en aldus de concurrentievoorwaarden tussen alle marktdeelnemers dichter bij elkaar te brengen, moet deze bepaling worden geschrapt; de eisen inzake werkelijke en duurzame

---

<sup>16</sup> PB C van , blz. .

<sup>17</sup> PB C van , blz. .

<sup>18</sup> Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad, PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

<sup>19</sup> Verordening (EG) nr. 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg, PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72.

vestiging en voldoende financiële draagkracht moeten daarentegen verplicht worden gesteld.

- (3) Op dit ogenblik hebben de lidstaten het recht om, naast de in Verordening (EG) nr. 1071/2009 bepaalde voorwaarden, nog andere voorwaarden voor de toegang tot het beroep van wegvervoersondernemer op te leggen. Deze mogelijkheid bleek niet noodzakelijk om te reageren op dringende behoeften en heeft op het gebied van de toegang verschillen doen ontstaan. Ze moet derhalve worden geschrapt.
- (4) Het is noodzakelijk ervoor te zorgen dat wegvervoersondernemingen die in een lidstaat zijn gevestigd, werkelijk en duurzaam in die lidstaat aanwezig zijn en hun bedrijfsactiviteiten vanuit die lidstaat uitvoeren. In het licht van de opgedane ervaring moeten de bepalingen inzake het bestaan van een werkelijke en duurzame vestiging dan ook worden verduidelijkt.
- (5) Aangezien de toegang tot het beroep afhankelijk is van de betrouwbaarheid van de desbetreffende onderneming, is verduidelijking nodig ten aanzien van de personen met wiens gedragingen rekening moet worden gehouden, de administratieve procedures die moeten worden gevolgd en de wachttijden voor het herstel van de betrouwbaarheidsstatus als een vervoersmanager deze heeft verloren.
- (6) Aangezien schendingen van nationale belastingregels een aanzienlijk effect kunnen hebben op de eerlijke concurrentie op de wegvervoersmarkt, moeten dergelijke schendingen worden toegevoegd aan de punten die relevant zijn voor de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus.
- (7) Aangezien ernstige schendingen van de regels van de Unie betreffende de detachering van werknemers en de wetgeving inzake contractuele verplichtingen, een aanzienlijk effect kunnen hebben op de eerlijke concurrentie op de wegvervoersmarkt en de sociale bescherming van werknemers, moeten dergelijke schendingen worden toegevoegd aan de punten die relevant zijn voor de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus.
- (8) Gezien het belang van eerlijke concurrentie op de markt, moet met dergelijke schendingen van de regels van de Unie rekening worden gehouden bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van vervoersmanagers en vervoersondernemingen. De bevoegdheid van de Commissie om de ernst van de relevante schendingen te definiëren, moet dienovereenkomstig worden verduidelijkt.
- (9) Nationale bevoegde autoriteiten hebben problemen ondervonden om de documenten te identificeren die door vervoersondernemingen kunnen worden ingediend om hun financiële draagkracht aan te tonen, met name wanneer die ondernemingen geen gecertificeerde jaarrekeningen hebben. De regels inzake de bewijzen die moeten worden ingediend om de financiële draagkracht aan te tonen, moeten worden verduidelijkt.
- (10) Ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen die dat maximum niet overschrijden, moeten een minimumniveau van financiële draagkracht hebben teneinde te garanderen dat zij over de middelen beschikken om hun activiteiten op stabiele en duurzame basis te verrichten. Aangezien de activiteiten in kwestie meestal beperkt zijn in omvang, moeten de overeenkomstige eisen echter minder streng zijn dan die welke van toepassing zijn op exploitanten die gebruik maken van voertuigen of combinaties van voertuigen die het bovenvermelde maximum overschrijden.

- (11) De informatie over vervoerders in de nationale elektronische registers moet zo volledig mogelijk zijn teneinde de bevoegde nationale autoriteiten die de relevante regels toepassen, een voldoende overzicht te bieden van de onderzochte vervoerders. Met name informatie over het registratiekenteken van de voertuigen waarover de vervoerder beschikt, het aantal werknemers dat hij in dienst heeft, zijn risicocategorie en financiële toestand moet betere nationale en grensoverschrijdende handhaving van de bepalingen van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 mogelijk maken. De regels betreffende het nationale elektronische register moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (12) De definitie van de zwaarste inbreuken op de dagelijkse rijtijd, zoals vastgesteld in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 1071/2009, spoort niet met de bestaande relevante bepaling van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad<sup>20</sup>. Dit verschil leidt tot onzekerheid en uiteenlopende praktijken tussen nationale autoriteiten, wat op zijn beurt leidt tot problemen met de handhaving van de regels in kwestie. Die definitie moet derhalve worden verduidelijkt om de samenhang tussen de twee verordeningen te garanderen.
- (13) De regels betreffende nationaal vervoer dat op tijdelijke basis wordt verricht door niet-ingezetene vervoerders in een lidstaat van ontvangst ("cabotage"), moeten duidelijk, eenvoudig en gemakkelijk te handhaven zijn, waarbij het tot dusver bereikte niveau van liberalisering over het algemeen moet worden behouden.
- (14) Om de controle te vergemakkelijken en de onzekerheid weg te nemen, moet de beperking van het aantal cabotageritten na een internationale vervoersactiviteit worden afgeschaft en worden vervangen door een beperking van het aantal dagen dat voor dergelijke activiteiten beschikbaar is.
- (15) De regels die wegvervoerders moeten volgen om aan te tonen dat zij de cabotageregels naleven, moeten worden verduidelijkt. Het gebruik en de verzending van elektronische vervoersinformatie moet daartoe worden erkend; dit moet de indiening van relevante bewijzen en de behandeling ervan door de bevoegde autoriteiten vergemakkelijken. Het formaat dat voor dat doel wordt gebruikt, moet de betrouwbaarheid en de authenticiteit garanderen. Aangezien in het vervoer en de logistiek steeds vaker gebruik wordt gemaakt van efficiënte elektronische uitwisseling van informatie, is het belangrijk ervoor te zorgen dat de regelgevingskaders en -bepalingen met betrekking tot de vereenvoudiging van de administratieve procedures coherent zijn.
- (16) De regels inzake internationaal vervoer zijn gericht tot vervoersondernemingen; deze ondernemingen moeten dan ook de gevolgen van eventuele schendingen van deze regels dragen. Om misbruiken te voorkomen door ondernemingen waaraan wegvervoerders hun vervoersdiensten uitbesteden, moeten de lidstaten ook voorzien in sancties voor bevrachters en expediteurs in geval zij bewust opdracht geven voor vervoersdiensten die schendingen inhouden van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009.
- (17) Aangezien deze verordening zorgt voor een zekere mate van harmonisatie op bepaalde gebieden die tot dusver niet door de Uniewetgeving waren geharmoniseerd, met name wat betreft het vervoer met lichte bedrijfsvoertuigen en de handhavingspraktijken, kan het doel, namelijk de concurrentievoorwaarden op elkaar afstemmen en de handhaving

---

<sup>20</sup> Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

verbeteren, niet voldoende worden bereikt door de lidstaten, maar, gezien de aard van de nagestreefde doelstellingen in combinatie met de grensoverschrijdende aard van het wegvervoer, beter worden bereikt op het niveau van de Unie. De Unie kan derhalve maatregelen treffen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel als bepaald in dat artikel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken.

- (18) Teneinde rekening te houden met de marktontwikkelingen en de technische vooruitgang moet, overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I, II en III bij Verordening (EG) nr. 1071/2009, teneinde die verordening aan te vullen met een lijst waarin de categorie, het type en de ernst is aangegeven van inbreuken die, naast de in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 1071/2009 vermelde inbreuken, kunnen leiden tot verlies van de betrouwbaarheidsstatus, en tot wijziging van bijlage I, II en III bij Verordening (EG) nr. 1072/2009. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016<sup>21</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (19) De Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

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

- (1) Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt a) wordt geschrapt;
- ii) punt b) wordt vervangen door:
- "b) ondernemingen die personenvervoer over de weg uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden verrichten, of die een ander hoofdberoep uitoefenen dan dat van ondernemer van personenvervoer over de weg;
- Vervoer over de weg waarvoor geen vergoeding wordt ontvangen en dat geen inkomen creëert, zoals het vervoer van personen voor charitatieve doeleinden of strikt voor privégebruik, wordt beschouwd als vervoer dat uitsluitend voor niet-commerciële doeleinden is bestemd;"

---

<sup>21</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

(b) het volgende lid 6 wordt toegevoegd:

"6. Artikel 3, lid 1, onder b) en d), en de artikelen 4, 6, 8, 9, 14, 19 en 21, zijn niet van toepassing op ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton.

De lidstaten mogen echter:

- (a) ondernemingen verplichten om sommige of alle van de in de eerste alinea bedoelde bepalingen toe te passen;
- (b) het in de eerste alinea bedoelde maximum verlagen voor alle of voor sommige categorieën wegvervoersactiviteiten.";

(2) In artikel 3 wordt lid 2 geschrapt;

(3) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt a) wordt vervangen door:

"a) beschikken over gebouwen en/of terreinen waar zij de documenten inzake haar hoofdactiviteiten bewaart, met name de commerciële contracten, boekhoudkundige bescheiden, documenten inzake personeelsbeleid, arbeidsovereenkomsten, documenten met gegevens over de rij- en rusttijden en alle andere documenten waartoe de bevoegde instantie toegang moet krijgen om te kunnen controleren of aan de voorwaarden van deze verordening is voldaan;"

(b) punt c) wordt vervangen door:

"c) haar administratieve en commerciële activiteiten effectief en permanent verrichten met passende administratieve uitrusting en voorzieningen in gebouwen en/of op terreinen die zich in die lidstaat bevinden;"

(c) het volgende punt d) wordt toegevoegd:

"d) de vervoersactiviteiten beheren die worden uitgevoerd met de onder b) vermelde voertuigen, met passende technische apparatuur die zich in die lidstaat bevindt;"

(d) het volgende punt e) wordt toegevoegd:

"e) activa aanhouden en personeel in dienst nemen in verhouding tot de activiteiten van de vestiging.";

(4) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) de tweede alinea wordt vervangen door:

Om na te gaan of een onderneming aan die eis voldoet, houden de lidstaten rekening met het gedrag van de onderneming, haar vervoersmanagers, uitvoerend directeurs, algemene partners in het geval van partnerschappen, andere wettelijke vertegenwoordigers en alle andere door de lidstaat relevant geachte personen. De verwijzingen in dit artikel naar veroordelingen, sancties of inbreuken omvatten veroordelingen, sancties of inbreuken van de onderneming zelf, haar vervoersmanagers, uitvoerend directeurs, algemene



partners in het geval van partnerschappen, andere wettelijke vertegenwoordigers en alle andere door de lidstaat relevant geachte personen.

ii) in de derde alinea, onder a), wordt punt vii) toegevoegd:

"vii) belastingwetgeving.";

ii) in de derde alinea, onder b), worden punten xi) en xii) toegevoegd:

"xi) de detachering van werknemers;

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

(b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Wanneer de vervoersmanager van de vervoersonderneming in een of meer lidstaten is veroordeeld voor een ernstig strafbaar feit of een sanctie heeft gekregen wegens schending van een van de zwaarste inbreuken op de regels van de Unie, zoals uiteengezet in bijlage IV, zal de bevoegde autoriteit van de lidstaat van vestiging, met het oog op de toepassing van lid 1, onder b), derde alinea, op passende en tijdige wijze een administratieve procedure uitvoeren en voltooien, met inbegrip van, voor zover passend, een inspectie ter plaatse in de gebouwen en/of op de terreinen van de betrokken onderneming.

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

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

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

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

(c) het volgende lid 2 bis wordt ingevoegd:

"2 bis De Commissie is gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 24 teneinde een lijst op te stellen van de categorieën, types en ernst van zware inbreuken op de regels van de Unie, zoals vermeld in lid 1, derde alinea, onder b), die, naast de in bijlage IV vermelde inbreuken, tot het verlies van de betrouwbaarheidsstatus kunnen leiden. De lidstaten houden bij het stellen van prioriteiten voor controles uit

hoofde van artikel 12, lid 1, rekening met de informatie over deze inbreuken, met inbegrip van de informatie hierover van andere lidstaten.

Daartoe zal de Commissie:

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

(5) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de eerste alinea van lid 1 wordt vervangen door:

"Om te voldoen aan artikel 3, lid 1, onder c), moet een onderneming op permanente basis in staat zijn haar financiële verplichtingen in het lopende boekjaar na te komen. De onderneming moet aan de hand van haar door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aantonen dat zij jaarlijks beschikt over eigen vermogen ter waarde van ten minste 9 000 EUR wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt en 5 000 EUR per extra voertuig. Ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton, moeten op basis van door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aantonen dat zij elk jaar kunnen beschikken over eigen vermogen van minstens 1 800 euro wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt en 900 euro per extra voertuig.";

(b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Wanneer een onderneming niet over gecertificeerde jaarrekeningen beschikt, aanvaardt de bevoegde autoriteit, bij wijze van uitzondering op lid 1, dat die onderneming haar financiële draagkracht aantoonst door middel van een certificaat, zoals een bankgarantie, een door een financiële instelling afgegeven document dat de onderneming toegang verschaft tot krediet, of een ander bindend document waaruit blijkt dat de onderneming over de in lid 1, eerste alinea, vermelde bedragen beschikt.";

(6) artikel 8, lid 9, wordt vervangen door:

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

(7) artikel 11, lid 4, derde alinea, wordt geschrapt;

(8) artikel 12, lid 2, tweede alinea, wordt geschrapt;

(9) artikel 13, lid 1, onder c), wordt vervangen door:

"c) een termijn van zes maanden waarin de onderneming, indien niet is voldaan aan het vereiste inzake financiële draagkracht, moet aantonen dat zij opnieuw permanent aan die vereiste voldoet.";

(10) aan artikel 14, lid 1, wordt de volgende tweede alinea toegevoegd:

"De bevoegde autoriteit herstelt de betrouwbaarheidsstatus van de vervoersmanager ten vroegste één jaar na de datum waarop die status werd verloren.";

(11) Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) de volgende punten g), h), i) en j) worden toegevoegd:

"g) de registratiekentekens van de voertuigen waarover de onderneming beschikt, overeenkomstig artikel 5, onder b);

h) het aantal werknemers;

i) de totale activa en passiva, het eigen vermogen en de omzet gedurende de laatste twee jaar;

j) de risicoclassificatie van de onderneming, overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG.";

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

"De lidstaten kunnen ervoor kiezen de gegevens als bedoeld in de eerste alinea, onder e) tot en met j), op te nemen in afzonderlijke registers. In dat geval zijn de relevante gegevens op verzoek beschikbaar of rechtstreeks toegankelijk voor alle bevoegde instanties van de betrokken lidstaat. De opgevraagde informatie wordt binnen vijf werkdagen na ontvangst van het verzoek verschaft. De onder a) tot en met d) van de eerste alinea bedoelde gegevens zijn openbaar toegankelijk, overeenkomstig de relevante bepalingen inzake de bescherming van persoonsgegevens.

De gegevens als bedoeld in de eerste alinea, onder e) tot en met j), zijn alleen toegankelijk voor andere dan de bevoegde instanties, indien eerstgenoemde instanties naar behoren beschikken over controle- en sanctiebevoegdheden met betrekking tot het wegvervoer en de ambtenaren daarvan beëdigd zijn of een andere formele geheimhoudingsplicht hebben.";

(b) lid 4 wordt vervangen door:

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

(c) lid 7 wordt geschrapt;

(12) artikel 18 wordt vervangen door:

#### *"Artikel 18*

#### **Administratieve samenwerking tussen de lidstaten**

1. De lidstaten wijzen een nationaal contactpunt aan dat wordt belast met de uitwisseling van gegevens met de andere lidstaten, voor wat de toepassing van deze verordening betreft. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 31 december 2018 in kennis van de naam en het adres van hun nationale

contactpunt. De Commissie stelt een lijst op van alle nationale contactpunten en stuurt deze naar de lidstaten. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen met betrekking tot de contactpunten.

2. Wanneer een lidstaat een melding ontvangt van een ernstige inbreuk die in de voorbije twee jaar tot een veroordeling of een sanctie in een andere lidstaat heeft geleid, vermeldt hij deze inbreuk in zijn nationale elektronische register.

3. De lidstaten beantwoorden verzoeken om informatie van alle bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten en voeren, indien nodig, inspecties en onderzoeken uit met betrekking tot de naleving van de in artikel 3, lid 1, onder a), vastgestelde eis door de op hun grondgebied gevestigde wegvervoersondernemingen. Verzoeken om informatie van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten worden gemotiveerd. Zij moeten geloofwaardige aanwijzingen van mogelijke schendingen van artikel 3, lid 1, onder a), bevatten.

4. Als de lidstaat die om informatie wordt verzocht, van oordeel is dat het verzoek onvoldoende gemotiveerd is, stelt hij de verzoekende lidstaat daar binnen tien werkdagen van in kennis. De verzoekende lidstaat moet het verzoek verder onderbouwen. Als dit niet mogelijk is, kan het verzoek door de lidstaat worden afgewezen.

5. Als het moeilijk of onmogelijk is om te voldoen aan een verzoek om informatie of een verzoek tot het uitvoeren van controles of onderzoeken, stelt de lidstaat in kwestie de verzoekende lidstaat daar binnen tien werkdagen van in kennis, met opgave van redenen. De betrokken lidstaten plegen overleg om een oplossing voor eventuele problemen te vinden.

6. In reactie op verzoeken uit hoofde van lid 3, verstrekken de lidstaten de gevraagde informatie en voeren zij de vereiste controles, inspecties en onderzoeken uit binnen 25 werkdagen na ontvangst van het verzoek, tenzij zij de verzoekende lidstaat ervan in kennis hebben gesteld dat het verzoek onvoldoende is gemotiveerd of dat het onmogelijk of moeilijk is eraan te voldoen, zoals bepaald in leden 4 en 5.

7. De lidstaten zien erop toe dat de informatie die hen overeenkomstig dit artikel wordt verstrekt, alleen wordt gebruikt voor het (de) doel(en) waarvoor ze werd verstrekt.

8. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand is kosteloos.

9. Een verzoek om informatie belemmert de bevoegde instanties niet om in overeenstemming met de relevante nationale en Uniewetgeving onderzoeken in te stellen naar vermeende inbreuken op deze verordening, of om maatregelen te nemen om dergelijke inbreuken te voorkomen.";

(13) artikel 24 wordt geschrapt.

(14) het volgende artikel 24 bis wordt ingevoegd:

### Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 6, lid 2, en artikel 8, lid 9, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze (wijzigings-)verordening].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 6, lid 2, en artikel 8, lid 9, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.\*
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een krachtens artikel 6, lid 2, en artikel 8, lid 9, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar hebben aangetekend, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

---

PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.";

(15) in artikel 25 wordt lid 3 geschrapt;

(16) aan artikel 26 worden de volgende leden 3, 4 en 5 toegevoegd:

"3. de lidstaten stellen elk jaar een verslag op over het gebruik van motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton op hun grondgebied en dienen dit uiterlijk op 30 juni van het jaar na het einde van de verslagperiode in bij de Commissie. Dit verslag bevat:

a) het aantal vergunningen dat is toegekend aan vervoerders die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton;

b) het aantal voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton dat in elk kalenderjaar in de lidstaat is ingeschreven;

c) het totale aantal voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton dat op 31 december van elk jaar in de lidstaat is ingeschreven;

d) een raming van het aandeel van motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton in de totale wegvervoersactiviteiten van alle in de lidstaat ingeschreven voertuigen, opgesplitst in nationaal vervoer, internationaal vervoer en cabotagevervoer.

4. Op basis van de informatie die de Commissie overeenkomstig lid 3 heeft vergaard en van verder bewijsmateriaal presenteert de Commissie uiterlijk op 31 december 2024 een verslag aan het Europees Parlement en de Raad over de ontwikkeling van het totale aantal motorvoertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton of combinaties van voertuigen met een toelaatbare maximummassa van hoogstens 3,5 ton die worden ingezet voor nationale en internationale wegvervoersactiviteiten. Op basis van dit verslag beoordeelt de Commissie of het nodig is aanvullende maatregelen voor te stellen.

5. Elk jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de verzoeken die zij hebben ontvangen uit hoofde van artikel 18, leden 3 en 4, van de antwoorden die zij van andere lidstaten hebben ontvangen en van de maatregelen die zij op basis van de verstrekte informatie hebben genomen.";

(17) bijlage IV, punt 1, onder b), wordt vervangen door:

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

## *Artikel 2*

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

(1) aan artikel 1, lid 1, wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Het vervoer van lege containers of pallets wordt beschouwd als goederenvervoer voor rekening van derden wanneer er een vervoersovereenkomst voor is afgesloten.";

(2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt 6 wordt vervangen door:

"6. "cabotageactiviteit": nationaal vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk wordt verricht in een lidstaat van ontvangst, gaande van het ophalen van de goederen op een of meerdere laadpunten tot de levering ervan op een of meerdere afleverpunten, zoals gespecificeerd in de vrachtbrief;"

(3) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2, derde alinea, wordt vervangen door:

"De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 14 ter gedelegeerde handelingen vast te stellen de in deze verordening bepaalde maximale geldigheidsduur van de communautaire vergunning aan te passen aan de marktontwikkelingen.";

(b) in lid 4 wordt de tweede alinea vervangen door:

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

(4) artikel 5, lid 4, wordt vervangen door:

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

(5) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Zodra de goederen die worden vervoerd in het kader van inkomend internationaal vervoer uit een andere lidstaat of uit een derde land zijn geleverd, mogen de in lid 1 bedoelde vervoerders met hetzelfde voertuig of, in het geval van een samenstel van voertuigen, met de trekker van hetzelfde voertuig cabotageritten in de ontvangende lidstaat of in aangrenzende lidstaten uitvoeren. De laatste lossing in het kader van een cabotagerit vindt plaats binnen 5 dagen na de laatste lossing in de ontvangende lidstaat in het kader van het inkomend internationaal vervoer.";

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

"Nationale wegvervoersdiensten die in de ontvangende lidstaat worden uitgevoerd door een niet-ingezetenvervoerder, worden alleen geacht aan deze verordening te voldoen als de vervoerder duidelijke bewijzen van het voorafgaande internationale vervoer kan voorleggen.";

(c) het volgende lid 4 bis wordt ingevoegd:

"4 bis De in lid 3 bedoelde bewijzen worden op verzoek voorgelegd aan of verzonden naar de gemachtigde inspecteur van de ontvangende lidstaat, binnen de duur van de controle langs de weg. De bewijzen mogen elektronisch worden verzonden, met gebruik van een wijzigbaar gestructureerd formaat dat rechtstreeks gebruikt kan worden voor opslag en verwerking door computers, zoals eCMR\*. Tijdens de controle langs de weg mag de bestuurder contact opnemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of een andere persoon of entiteit die de in lid 3 bedoelde bewijzen kan verstrekken.

---

\* Elektronische vrachtbrief volgens het "Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg".";

(6) Artikel 10, lid 3, eerste alinea, wordt vervangen door:

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

---

\*\* Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de

Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).”;

- (7) Het volgende artikel 10 bis wordt ingevoegd:

*"Artikel 10 bis*

**Controles**

1. Elke lidstaat organiseert de controles op zodanige wijze dat, vanaf 1 januari 2020, in elk kalenderjaar ten minste 2 % van alle cabotageritten op zijn grondgebied worden gecontroleerd. Vanaf 1 januari 2022 verhogen zij dit percentage tot minstens 3 %. De basis voor de berekening van dat percentage wordt gevormd door de totale cabotageactiviteit in de lidstaat, uitgedrukt in tonkilometers in jaar t-2, zoals gerapporteerd door Eurostat.
2. De lidstaten richten hun controles op ondernemingen die geclassificeerd zijn als ondernemingen met een verhoogd risico op overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk die op hen van toepassing zijn. Daar moeten de lidstaten, binnen de risicoclassificatie die door hen is ingesteld overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement\*\* en die is uitgebreid overeenkomstig artikel 12 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad\*\*\*\*, het risico op dergelijke overtredingen behandelen als een risico op zich.
3. Minstens drie keer per jaar verrichten de lidstaten gezamenlijke controles van cabotagevervoer langs de weg. Dergelijke controles worden tegelijk uitgevoerd door de voor de handhaving van de regels op het gebied van wegvervoer bevoegde nationale autoriteiten van twee of meer lidstaten, elk op hun eigen grondgebied. De nationale contactpunten die overeenkomstig artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad\*\*\*\* zijn aangewezen, wisselen informatie uit over het aantal en het type overtredingen dat is vastgesteld nadat de gezamenlijke controles langs de weg zijn uitgevoerd.

---

\*\*\* Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

\*\*\*\* Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).”;

- (8) de volgende artikelen 14 bis en 14 ter worden ingevoegd:

*"Artikel 14 bis*

**Aansprakelijkheid**

De lidstaten voorzien in sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten wegens niet-naleving van de hoofdstukken II en III, als



deze bewust opdracht geven voor vervoersdiensten die in strijd zijn met deze verordening.

#### *Artikel 14 ter*

### **Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 4, leden 2 en 4, en artikel 5, lid 4, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze (wijzigings-)verordening].

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4, leden 2 en 4, en artikel 5, lid 4, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.\*\*\*\*\*

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een krachtens artikel 4, leden 2 en 4, en artikel 5, lid 4, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen bezwaar hebben aangetekend, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

---

\*\*\*\*\* PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.";

(9) artikel 15 wordt geschrapt.

(10) artikel 17 wordt vervangen door:

*"Artikel 17*

**Rapportage**

1. Uiterlijk op 31 januari van elk jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van het aantal vervoerders die op 31 december van het voorafgaande jaar houder waren van een communautaire vergunning en van het aantal gewaarmerkte kopieën die overeenkomen met het aantal voertuig dat op die datum in het verkeer was.
2. Uiterlijk op 31 januari van elk jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van het aantal bestuurdersattesten die in het voorgaande kalenderjaar zijn afgegeven, en van het totale aantal bestuurdersattesten op 31 december van het voorgaande kalenderjaar.
3. Uiterlijk op 31 januari van elk jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van het aantal cabotagecontroles dat in het voorgaande kalenderjaar is uitgevoerd overeenkomstig artikel 10 bis. Deze informatie omvat het aantal gecontroleerde voertuigen en het aantal gecontroleerde tonkilometers.";

### *Artikel 3*

#### **Toetsing**

De Commissie zal de tenuitvoerlegging van deze verordening, en met name de gevolgen van artikel 2, waarbij artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1072/2009 wordt gewijzigd, uiterlijk [3 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] evalueren en aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen over de toepassing van deze verordening. Het verslag van de Commissie gaat, voor zover passend, vergezeld van een wetgevingsvoorstel. Na het in lid 1 bedoelde verslag zal de commissie deze verordening regelmatig evalueren en de resultaten van die evaluaties indienen bij het Europees Parlement en de Raad.

Voor zover passend gaan de in leden 1 en 2 bedoelde verslagen vergezeld van relevante voorstellen.

### *Artikel 4*

#### **Inwerkingtreding**

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

Zij is van toepassing met ingang van [xx].

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

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*