

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

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

⁽¹⁾ PB C 197 van 8.6.2018, blz. 38.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 57.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 4 april 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 7 april 2020 (PB C 153 van 7.5.2020, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 9 juli 2020 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

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

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

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

⁽⁶⁾ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

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

⁽⁷⁾ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

⁽⁸⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

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

⁽⁹⁾ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

⁽¹⁰⁾ Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot oprichting van een Europese Arbeidsautoriteit, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 en (EU) 2016/589, en tot intrekking van Besluit (EU) 2016/344 (PB L 186 van 11.7.2019, blz. 21).

⁽¹¹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

concurrentievoorwaarden en het verbeteren van de handhaving, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de aard van de nagestreefde doelstellingen in combinatie met de grensoverschrijdende aard van het wegvervoer, beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken.

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

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1071/2009

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

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

a) punt a) wordt vervangen door:

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

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

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

c) punt b) wordt vervangen door:

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

d) de volgende alinea wordt toegevoegd:

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

- 2) In artikel 3 wordt lid 2 geschrapt.

- 3) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Voorwaarden inzake de vestigingseis

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

a) beschikken over gebouwen waar zij toegang heeft tot de originele documenten inzake haar hoofdactiviteiten, in elektronische of enige andere vorm, met name de vervoersovereenkomsten, documenten in verband met de voertuigen waarover de onderneming beschikt, boekhoudkundige bescheiden, documenten inzake personeelsbeleid, arbeidsovereenkomsten, socialezekerheidsdocumenten, documenten met gegevens over de dispatching en detachering van bestuurders, documenten met gegevens over cabotage, de rij- en rusttijden en alle andere documenten waartoe de bevoegde autoriteit toegang moet krijgen om te kunnen controleren of de onderneming aan de voorwaarden van deze verordening voldoet;

b) de activiteit van haar voertuigenpark zodanig organiseren dat de voertuigen waarover de onderneming beschikt en die voor internationaal vervoer worden gebruikt, ten minste binnen acht weken na vertrek uit de lidstaat terugkeren naar een van de exploitatievestigingen in die lidstaat;

⁽¹²⁾ Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt en tot intrekking van Beschikking 2008/49/EG van de Commissie (“de IMI-verordening”) (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 1).

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

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

“vii) belastingrecht; en”;
 - iv) aan de derde alinea, onder b), worden de volgende punten toegevoegd:
 - “xi) de detachering van werknemers in het wegvervoer;
 - xii) de wetgeving die van toepassing is op contractuele verplichtingen;
 - xiii) cabotage.”;
 - b) lid 2 wordt vervangen door:

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

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

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

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

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

c) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

Daartoe zal de Commissie:

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

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

5) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

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

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

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

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

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

c) lid 2 wordt vervangen door:

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

d) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

6) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 5 wordt vervangen door:

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

b) lid 9 wordt vervangen door:

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

7) Aan artikel 9 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

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

9) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

(*) Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).”;

b) in lid 2 wordt de tweede alinea geschrapt.

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

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

11) Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

b) lid 2 wordt vervangen door:

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

12) Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt c) wordt vervangen door:

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

ii) de volgende punten worden toegevoegd:

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

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

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

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

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

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

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

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

b) lid 4 wordt vervangen door:

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

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

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

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

d) lid 7 wordt geschrapt.

13) Artikel 18 wordt vervangen door:

“Artikel 18

Bestuurlijke samenwerking tussen de lidstaten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand is kosteloos.

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

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

(**) Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt en tot intrekking van Beschikking 2008/49/EG van de Commissie ("de IMI-verordening") (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 1).

(***) Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).".

14) Aan artikel 23 worden de volgende leden toegevoegd:

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

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

15) Artikel 24 wordt geschrapt.

16) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 24 bis

Uitoefening van de delegatie

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

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

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 8, lid 9, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

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

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

6. Een krachtens artikel 8, lid 9, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

(*) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1."

17) Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

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

(*) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).”;

b) lid 3 wordt vervangen door:

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

18) Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

“*Rapportage en evaluatie*”;

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

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

i) ondernemers van personenvervoer over de weg;

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

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

c) de volgende leden worden toegevoegd:

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

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

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

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

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

19) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

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

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

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

c) punt 2 wordt vervangen door:

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

Artikel 2

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009

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

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

a) punt c) wordt vervangen door:

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

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

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

2) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt de derde alinea geschrapt;

b) lid 4 wordt vervangen door:

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

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

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

3) In artikel 5 wordt lid 4 vervangen door:

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

4) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

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

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

c) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

d) lid 5 wordt als volgt gewijzigd:

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

5) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

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

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

(*) Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

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

6) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 10 bis

Controles

1. Om de verplichtingen van dit hoofdstuk verder te handhaven, zorgen de lidstaten ervoor dat er op hun grondgebied een coherente nationale handhavingsstrategie wordt toegepast. Deze strategie is vooral gericht op ondernemingen met een hoge risicoclassificatie als bedoeld in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad (*).

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

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

(*) Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35)."

7) De volgende artikelen worden ingevoegd:

"Artikel 14 bis

Aansprakelijkheid

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

Artikel 14 ter

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

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

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

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

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

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

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

(*) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1."

8) Artikel 15 wordt geschrapt.

9) Artikel 17 wordt vervangen door:

"Artikel 17

Rapportage en evaluatie

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

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

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

Artikel 3

Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 1024/2012

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

"15. Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (*): artikel 18, lid 8.

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

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 21 februari 2022.

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

Gedaan te Brussel, 15 juli 2020.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

D.M. SASSOLI

Voor de Raad

De voorzitter

J. KLOECKNER