



Bruxelles, den 7.3.2017
COM(2017) 116 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen i perioden fra den 1. januar 2013 til 31. december 2014 af visse bestemmelser i forordning (EF) nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet

(Anden rapport fra Kommissionen om medlemsstaternes gennemførelse af visse bestemmelser vedrørende adgang til udøvelse af vejtransporterhvervet)

DA

DA

I. Indledning

Denne rapport omhandler udøvelse af vejtransporterhvervet i medlemsstaterne, og formålet hermed er at sikre nøjere overvågning af anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF¹ (i det følgende benævnt "forordning (EF) nr. 1071/2009"). Denne forordning finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i EU og udøver vejtransporterhvervet, og virksomheder, der har til hensigt at udøve en sådan virksomhed. Vejtransporterhvervet dækker både godstransport ad landevej² og personbefordring ad landevej³. Visse kategorier af virksomheder, f.eks. dem, der anvender motorkøretøjer med en totalmasse på under 3,5 tons, er undtaget fra forordningens anvendelsesområde⁴. Forordning (EF) nr. 1071/2009 indeholder fælles regler for adgangen til erhvervene godstransport ad landevej og personbefordring ad landevej.

I overensstemmelse med artikel 3 i denne forordning skal virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, have et faktisk etableret og varigt forretningssted i en medlemsstat, udvise god vandel, have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag og de nødvendige faglige kvalifikationer. Endvidere skal vejtransportvirksomhederne i henhold til forordningens artikel 4 udpege en transportleder, som har et bevis for faglige kvalifikationer til attestering af, at den pågældende er i besiddelse af de færdigheder og den viden, der er nødvendige for faktisk og vedvarende at lede transporten i overensstemmelse med alle lovfæstede og branchebestemte krav. Ansvar for at kontrollere transportvirksomhedernes overholdelse af de betingelser, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009, ligger hos medlemsstaterne. Desuden spiller et velorganiseret administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne en afgørende rolle for at forbedre effektiviteten af overvågningen af virksomheder, der opererer i Den Europæiske Union.

I artikel 26, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009 er der fastsat frister for medlemsstaternes og Kommissionens rapporteringsforpligtelser:

- Hvert andet år efter den dato, hvor forordningen blev taget i anvendelse, skal medlemsstaterne udarbejde en rapport om de kompetente myndigheders aktiviteter og fremsende den til Kommissionen i henhold til forordningens artikel 26.
- På grundlag af bidragene fra medlemsstaterne skal Kommissionen hvert andet år udarbejde en rapport, der skal sendes til Europa-Parlamentet og Rådet.

¹ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

² Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, betyder "godskørselserhvervet" den aktivitet, der udøves af virksomheder, som udfører godstransport for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog.

³ Ifølge forordningens artikel 2, stk. 2, betyder "buskørselserhvervet" den aktivitet, der udøves af virksomheder, som udfører befordring af rejsende med motorkøretøjer, der som følge af deres indretning og udstyr er egnede til befordring af mere end ni personer, inkl. føreren, og som benyttes til dette formål, når denne befordring tilbydes offentligheden eller visse kategorier af brugere mod et vederlag, som skal erlægges af den befordrede person eller af den, som tilrettelægger befordringen.

⁴ "Medlemsstaterne kan dog nedsætte denne grænse for alle eller visse vejtransportkategorier", jf. forordningens artikel 1, stk. 4.

Nationale rapporter fra medlemsstaterne udgør et vigtigt input til Kommissionens rapport. Forordningens artikel 26 beskriver, hvilke oplysninger der bør indgå i de nationale rapporter:

- a) en oversigt over sektoren med hensyn til vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer
- b) antallet af udstedte, suspenderede og tilbagekaldte vejtransporttilladelser, antallet af uegnethedserklæringer samt begrundelserne herfor
- c) hvor mange beviser for faglige kvalifikationer der er udstedt om året
- d) de vigtigste statistikker om de nationale elektroniske registre og de kompetente myndigheders brug af dem
- e) en oversigt over informationsudvekslingen med andre medlemsstater i medfør af artikel 18, stk. 2, herunder bl.a. det årlige antal meddelelser til en anden medlemsstat om konstaterede overtrædelser samt modtagne svar og det årlige antal ansøgninger og svar i medfør af artikel 18, stk. 3.

Rapporten dækker kvaliteten og rettidigheden af nationale oplysninger (afsnit II) og en analyse af medlemsstaternes rapporter (afsnit III). I afsnit IV præsenteres konklusionerne.

II. Indsendelse af oplysninger

Dette er den anden rapport jf. forordning (EF) nr. 1071/2009, og den dækker perioden fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2014. Den første rapport⁵ dækkede perioden fra den 4. december 2011 (den dato på hvilken forordningen begyndte at finde anvendelse) til den 31. december 2012. Den aktuelle rapporteringsperiode er koordineret med rapporten om gennemførelsen af de sociale bestemmelser om vejtransport⁶ som fastsat i artikel 26, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Denne koordinering giver medlemsstaterne og interessenterne mulighed for at få et samlet overblik over sektoren, når det gælder det indre marked og de sociale bestemmelser i samme rapporteringsperiode.

Trods rapporteringsforpligtelsen i henhold til artikel 26 i forordningen havde seks medlemsstater ikke indsendt deres nationale rapporter på det tidspunkt, hvor den foreliggende rapport blev udarbejdet. Det drejer sig om Østrig, Belgien, Cypern, Ungarn, Nederlandene og Portugal. Nogle medlemsstater indsendte først deres oplysninger længe efter fristens udløb den 30. september 2015, hvilket i høj grad har påvirket tidsplanen for udarbejdelsen af denne rapport fra Kommissionen. I en række rapporter blev visse nødvendige oplysninger ikke fremlagt, hvilket gør det svært at foretage en samlet analyse. Der er også tilfælde, hvor oplysningerne dækkede en anden periode end den, der var påkrævet.

For at skabe overensstemmelse og med henblik på at bistå de kompetente nationale myndigheder med at opfylde deres indberetningspligt tilbød Kommissionens tjenestegrene i

⁵ COM(2014) 592 final af 25.9.2014.

⁶ Jf. artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

2015 medlemsstaterne en standardformular, som skal anvendes fra den anden referenceperiode og fremefter. De fleste medlemsstater, som indsendte deres nationale rapporter, anvendte standardformularen.

Da de medlemsstater, som indsendte rapporter i den aktuelle rapporteringsperiode, ikke er de samme som dem, der indsendte rapporter i den første rapporteringsperiode, og rapporteringsperioderne ikke er lige lange⁷, kan man ikke sammenligne de to rapporteringsperioder, og det ville under ingen omstændigheder føre til nogen konklusioner, der gav mening. Den foreliggende rapport indeholder derfor ikke sådanne sammenligninger.

Kommissionen har bestilt en undersøgelse af ex post-evalueringen af forordning (EF) nr. 1071/2009 og 1072/2009⁸. Når det er relevant, trækkes der i den foreliggende rapport på oplysninger fra denne undersøgelse.

III. Analyse af data om udøvelse af vejtransporterhvervet

1. Overblik over sektoren for vejtransport med hensyn til vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer

På grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne vedrører denne del af rapporten præsenteringen af nationale krav, kontroltilrettelæggelse, overensstemmelsesgrad og opståede problemer. Som følge af den fragmentariske karakter af de rapporter, medlemsstaterne har udarbejdet, er denne oversigt ikke udtømmende. Når der er behov for det, suppleres rapportererne fra medlemsstaterne med data fra ovennævnte evalueringsundersøgelse.

Som det på visse betingelser er hjemlet i artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, stiller adskillige medlemsstater nationale krav, der skal opfyldes ud over de fire krav, som er fastsat i forordningen (et faktisk etableret og varigt forretningssted, god vandel, et tilstrækkeligt økonomisk grundlag og de nødvendige faglige kvalifikationer), for at have adgang til vejtransporterhvervet. Eksempelvis tilføjede Slovakiet et krav om, at en transportleder skal være minimum 21 år. Østrig medtog betingelsen om, at udøvere af vejtransporterhvervet skal have de nødvendige parkeringspladser i kommunen eller i en anden kommune i det samme eller tilstødende administrative distrikt. I Spanien er der et yderligere krav om, at ansøgere skal have tre køretøjer, og man skal have mindst én nyttelast på 60 tons⁹. Frankrig, Italien og Letland besluttede at udvide forpligtelsen til at overholde bestemmelserne om adgang til vejtransporterhvervet til fragtvognmænd, der har køretøjer med en tilladt totalmasse, som ikke overstiger 3,5 tons.

Det er meget forskelligt, hvordan medlemsstaterne kontrollerer, at de fire krav om adgang til vejtransporterhvervet som fastsat i forordningen er opfyldt, samt hvor mange kontroller der foretages.

⁷ Omtrent ét år for den første rapporteringsperiode og to år for den anden rapporteringsperiode.

⁸ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

⁹ Dette nationale krav er imidlertid ikke i overensstemmelse med betingelserne i forordningen, hvilket den 17. november 2016 fik Kommissionen til at beslutte at indbringe Spanien for EU-Domstolen med den begrundelse, at dette krav er uforholdsmæssigt og potentielt diskriminerende mod meget små virksomheder.

Estland indberettede, at kontrollen med, at kravene i forordningen er opfyldt, foretages ifølge et risikobaseret system, der primært er rettet mod virksomheder, som har en forøget risiko for at begå alvorlige eller hyppige overtrædelser af vejtransportbestemmelserne.

I Irland foretages der mindst hvert femte år kontrol af god vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer i forbindelse med fornyelsen af en godkendelse for hver virksomhed. Disse kontroller kan desuden finde sted hyppigere for nogle operatører, der anses for at udgøre en høj risiko, eller som kommer til den kompetente myndigheds kendskab. Vandelskravet kontrolleres ved at tjekke transportlederen eller andre relevante personer gennem den nationale undersøgelsestjeneste, der varetages af den nationale politistyrke. Denne undersøgelsestjeneste giver den kompetente myndighed en oversigt over domme, som kan anvendes til at bestemme god vandel. I den femårige gyldighedsperiode for en operatørs tilladelse vil en operatør sædvanligvis ikke skulle levere yderligere oplysninger til den godkendende myndighed. Dette ville kun være tilfældet, hvis myndigheden har registreret en risiko i forbindelse med den pågældende operatør.

I Letland udføres kontrollen af, at kravet om økonomisk grundlag er opfyldt, ved hjælp af oplysninger fra årsrapporterne fra virksomhedsregisteret. Endvidere kontrolleres alle fire krav inden udstedelse af en tilladelse til transportaktiviteter. Størstedelen af de suspendede tilladelser hidrører fra anmodninger fra statsskatteinspektoratet, når det har besluttet at suspendere transportvirksomhedens økonomiske aktiviteter. Da der i Letland udstedes bekræftede ægte genparter af fællesskabstilladelser og tilladelser til national transport for hvert individuelt køretøj og kun i en periode på op til tolv måneder, bliver de bekræftede ægte genparter af fællesskabstilladelserne og tilladelserne til national transport ved manglende opfyldelse af de fire krav ikke fornyet. Vandelskravet kontrolleres for transportlederen, virksomheden og dens bestyrelsesmedlemmer. Når transportlederen eller virksomhedens bestyrelsesmedlemmer udskiftes, kontrolleres vandelskravet for hvert af de nye medlemmer.

I Spanien anvendes der to metoder til at kontrollere, at kriterierne for adgang til erhvervet er opfyldt. Den første metode består i at anmode virksomhederne om at indsende dokumentation, der beviser, at de opfylder de fire krav. Den anden metode indebærer, at inspektører tager ud til virksomhederne for at foretage kontrol på stedet. I Spanien skal vejtransportvirksomheder ansøge om en fornyelse af deres tilladelse hvert andet år, og derfor kontrolleres det hvert andet år, at de fire krav er opfyldt. Endvidere foretages der hvert år en række inspektioner for at kontrollere, at de virksomheder, hvis tilladelse ikke er blevet fornyet, ikke udfører nogen form for transportaktivitet. I 2013 blev 354 virksomheder kontrolleret i dette øjemed, og tre fik pålagt sanktioner for at have foretaget transportaktiviteter uden at være godkendt til det, mens der i 2014 blev kontrolleret 1 184 virksomheder, og der blev registreret 36 overtrædelser.

I Polen er der 400 inspektører, som har ansvaret for kontrollen på vejene og hos fragtvognmændene. De oplysninger, som inspektørerne indsamler, fremsendes til det internationale transportkontor og til de lokale myndigheder, der udsteder fællesskabstilladelserne og kontrollerer de fire krav i forordning (EF) nr. 1071/2009. I Polen anses et faktisk etableret og varigt forretningssted for at være et sted med teknisk udstyr, som er egnet til at udføre transportaktiviteter på en struktureret og vedvarende måde, hvilket omfatter mindst ét af følgende elementer: en parkeringsplads, et område til aflæsning og udstyr til vedligeholdelse af køretøjer.

I Tyskland var der kun et risikoklassificeringssystem på regionalt plan, men fra juli 2014 er der et landsdækkende risikoklassificeringssystem. Overtrædelser klassificeres med enten 5

point (de alvorligste overtrædelser), 3 point (mere alvorlige/alvorlige overtrædelser) eller 1 point (andre overtrædelser). En virksomhed klassificeres så som værende i en højere risikogruppe, hvis den i alt har fået enten 5 point (for virksomheder med op til 10 køretøjer), 8 point (op til 50 køretøjer) eller 11 point (mere end 50 køretøjer).

Agenturet for standarder for chauffør og køretøjer i Det Forenede Kongerige har siden 2006 haft et system, der kaldes OCRS (Operator Compliance Risk Score (risikoklassificering vedrørende operatøroverholdelse)). Dette system blev forbedret i 2012 for at gøre det mere præcist. OCRS integrerer oplysninger om overtrædelser af trafikikkerheden, som sammenstilles med oplysninger om andre overtrædelser.

I Danmark kontrolleres alle, der ansøger om en national tilladelse eller fællesskabstilladelse, for, om de har et tilstrækkeligt økonomisk grundlag, faglige kvalifikationer, gæld og et varigt forretningssted. Der foretages kun kontrol af god vandel, hvis politiet har indberettet et problem, eller hvis der er andre tegn på, at der kan være et problem. Overtrædelser registreres i fem år og omfatter de overtrædelser, der registreres af politiet ved vejkontrol. Den danske myndighed kontrollerer typisk alle nye ansøgere samt ca. 250 eksisterende operatører. Sidstnævnte udvælges på grundlag af risikoklassificeringssystemet. Operatører skal indledningsvis opfylde et krav om økonomisk grundlag på 150 000 DKK (ca. 20 000 EUR) for at få de første to tilladelser, mens der i forordning (EF) nr. 1071/2009 kun kræves reserver på 9 000 EUR for det første køretøj og 5 000 EUR for hvert yderligere køretøj¹⁰. I Danmark kræves der 40 000 DKK (ca. 5 400 EUR) for hvert yderligere køretøj. Desuden må virksomheden ikke have gæld til det offentlige, der overstiger 50 000 DKK (ca. 6 700 EUR). De danske transportmyndigheder foretager en forespørgsel hos det danske skattevæsen om dette, når de skal kontrollere, om virksomheden har tilstrækkeligt økonomisk grundlag.

Rumænien har et risikoklassificeringssystem, der er rettet mod kontrol af overtrædelser og viser alle forseelser ved vejtransport for hver transportvirksomhed. Hvis en virksomhed åbner en afdeling, foretages der kontrol af, at der er et faktisk etableret og varigt forretningssted.

I Nederlandene har den nederlandske vejtransportorganisation for national og international transport udviklet en metode til at registrere transportoperatører, der er i risiko for ikke længere at opfylde kravet om et tilstrækkeligt økonomisk grundlag. Transportoperatører, der er i denne risiko, vil blive overvåget nøje. Hvis en transportoperatør i højrisikogruppen ikke kan opfylde kravet om et tilstrækkeligt økonomisk grundlag inden for de frister, der er fastsat i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009, tilbagekaldes fællesskabstilladelsen. Med denne metode er transportoperatørerne nødt til at opfylde kravet om et tilstrækkeligt økonomisk grundlag i hele fællesskabstilladelsens gyldighedsperiode og ikke kun i anvendelsesperioden. Risikoklassificering finder også anvendelse på de nødvendige faglige kvalifikationer.

I Finland er risikoklassificeringssystemet forbundet med kontrol af god vandel. Systematisk kontrol af god vandel for alle de relevante personer anses for at være en krævende opgave, og præcis derfor er det nødvendigt med risikoklassificering.

Med hensyn til problemerne med at kontrollere, at der er et faktisk etableret og varigt forretningssted, hvilket anses for at være mere ressourcekrævende end andre kontroller, understreger adskillige håndhævelsesmyndigheder, at kontrollerne er krævende, og at der

¹⁰ Se artikel 7, stk. 1.

mangler administrativ kapacitet til at kontrollere alle vejtransportvirksomheder, der er registreret i en given medlemsstat.

Antallet af kontroller, der foretages i hver medlemsstat vedrørende de fire krav for adgang til vejtransporterhvervet, varierer meget. Eksempelvis blev 5 640 virksomheder i Bulgarien kontrolleret for et faktisk etableret og varigt forretningssted i 2014, mens der i Estland blev foretaget 120 kontroller i perioden 2013-2014. I Estland blev der foretaget 50 kontroller af god vandel og 50 kontroller af faglige kvalifikationer i perioden 2013-2014. I Rumænien blev der foretaget 2 543 kontroller af god vandel i 2013 og 2 760 i 2014. I Spanien blev der foretaget 12 415 kontrolundersøgelser vedrørende de fire kriterier for adgang til vejtransporterhvervet i perioden 2013-2014 (10 495 angående fragtoperatører og 1 920 angående personbefordringsoperatører).

Endelig viser de tilgængelige data for, hvorvidt kravene om adgang til vejtransporterhvervet bliver opfyldt, at dette sker i forholdsvis høj grad. Ud af de 5 640 virksomheder, der f.eks. i 2014 blev kontrolleret for et faktisk etableret og varigt forretningssted i Rumænien, viste det sig, at kun 49 ikke havde et faktisk etableret og varigt forretningssted. Irland rapporterer også, at kravene i høj grad bliver opfyldt, uden at præcisere antallet af overtrædelser.

2. Tilladelser

Ifølge artikel 2 i forordning (EF) nr. 1071/2009 er vejtransporttilladelse "en administrativ afgørelse, hvorved der meddeles en virksomhed, der opfylder betingelserne i denne forordning, tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet".

Den juridiske karakter af "administrativ afgørelse" varierer medlemsstaterne imellem. Dette kan være en forudsætning for at opnå en tilladelse til national transport og/eller en fællesskabstilladelse med henblik på at udføre international transport. Det kan svare til en tilladelse udelukkende til national transport, eller det kan betyde en tilladelse til national og international transport udstedt ved hjælp af én enkelt tilladelse.

Eksempelvis findes der i Bulgarien og Litauen fire typer tilladelser (tilladelser til national personbefordring, tilladelser til national godstransport, fællesskabstilladelser til personbefordring og fællesskabstilladelser til godstransport). I Bulgarien udstedes der imidlertid kun ét dokument (dvs. én tilladelse) til national og international transport.

Fra 2012 er virksomheder etableret i Estland forpligtet til at ansøge om en fællesskabstilladelse, som er den eneste type tilladelse, der findes i denne medlemsstat.

I Luxembourg er der kun to typer tilladelser: Den ene er til national transport, og den anden er til international transport.

I Rumænien udstedes der kun fællesskabstilladelser som tilladelser til enten personbefordring eller godstransport.

I Det Forenede Kongerige er der primært to typer tilladelser, som gælder for personbefordrings- og godstransportvirksomheder. Det er nationale standardtilladelser og internationale tilladelser. Den internationale tilladelse er til de virksomheder, der foretager internationale transporter, og den svarer til, at man har en fællesskabstilladelse. Desuden har Det Forenede Kongerige yderligere kategorier, som ligger uden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1071/2009, for operatører, der arbejder for egen regning. Der er en yderligere klassificering for personbefordrende organisationer, som ikke er

erhvervsvirksomheder, og disse anses ikke for at drive virksomhed for fremmed regning, såsom skoler, velgørenhedsorganisationer og interesseorganisationer.

På grund af de forskellige betydninger af "tilladelse" for virksomheder til at udøve vejtransporterhvervet kan de kvantitative data, der er indsendt af medlemsstaterne, ikke sammenlignes direkte. De fleste medlemsstater har dog anført det samlede antal godkendte operatører den 31. december 2014, hvilket udgør et referencepunkt for data om antallet af tilladelser, der er udstedt, suspenderet eller tilbagekaldt. Italien har 111 677 godkendte operatører (gods og passagerer), Spanien har 93 997, Det Forenede Kongerige har 90 418, Frankrig har 68 658, Tyskland har 59 671, Polen har 32 676, Sverige har 18 092, Finland har 16 285, Grækenland har 13 115 (kun fragt), Bulgarien har 11 294, Kroatien har 10 852, Irland har 5 655, Danmark har 5 618, Slovenien har 5 617, Litauen har 5 341, Letland har 4 702, Estland har 3 126, Malta har 663 og Luxembourg har 427 godkendte operatører.

På grundlag af de foreliggende data ser det ud til, at det store flertal af virksomheder med tilladelse udfører godstransport. Procentdelen af godkendte fragtvognmænd i forhold til det samlede antal godkendte operatører i de medlemsstater, der har indberettet, var 88 % pr. 31. december 2014, mens kun 12 % var personbefordringsoperatører¹¹. Den eneste undtagelse var Malta, hvor antallet af personbefordringsoperatører (578) langt oversteg antallet af fragtvognmænd (85), mens personbefordringsoperatørernes procentdel i Frankrig var markant over EU-gennemsnittet (38 %).

2.1 Udstedte tilladelser

Tyve medlemsstater¹² indsendte data om udstedte tilladelser. På grundlag af disse data kan det konstateres, at der i disse medlemsstater blev udstedt omkring 261 156 tilladelser¹³ til at udøve vejtransporterhvervet inden for personbefordring (29 749) og godstransport (231 407).

Antallet af udstedte tilladelser varierede fra 44 i Malta til 81 719 i Spanien. En detaljeret tabel med de indsendte oplysninger findes i bilag I til denne rapport.

På samme måde som antallet af godkendte virksomheder pr. 31. december 2014 (se afsnit 2 ovenfor) vedrører de fleste af de udstedte tilladelser i 2013 og 2014 også fragtvognmænd (i alt 89 %), og kun en lille andel af tilladelserne vedrører personbefordringsoperatører (11 %).

2.2 Tilbagekaldte og suspenderede tilladelser

På grundlag af de indberettede data fra 20 medlemsstater var der i alt 161 289 tilladelser, som blev tilbagekaldt eller suspenderet i perioden 2013-2014. Det kan konstateres, at det største antal tilbagekaldelser og suspensioner af tilladelser blev indberettet i Spanien og androg 123 758 for personbefordring og godstransport. I den anden ende af skalaen blev der registreret meget få tilbagekaldelser og suspensioner i Kroatien (4), Irland (6) og Rumænien (16).

¹¹ Grækenland indberettede kun antallet af fragtoperatører.

¹² Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Tyskland, Grækenland, Spanien, Estland, Finland, Frankrig, Kroatien, Irland, Italien, Litauen, Luxembourg, Letland, Malta, Polen, Slovenien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

¹³ For Den Tjekkiske Republik omfatter dette tal de tilladelser, der er udstedt i 2015.

Detaljerede oplysninger om tilbagekaldelser og suspenderede tilladelser er anført i bilag II til denne rapport.

Tilbagekaldelser og suspensioner af tilladelser skyldtes i de fleste af de medlemsstater, som indberettede årsagerne til sådanne tilbagekaldelser og suspensioner, hovedsagelig, at tilladelsen/fællesskabstilladelsen udløb, at virksomheden blev nedlagt, eller at operatørerne bad om det.

Det er dog værd at bemærke, at der i to medlemsstater var en anden hovedårsag til tilbagekaldelse eller suspension af tilladelser. I Sverige var hovedårsagen til tilbagekaldelser manglende opfyldelse af kravet om faktisk etableret og varigt forretningssted (1 793 tilbagekaldelser på denne baggrund), og i Det Forenede Kongerige var hovedårsagen til tilbagekaldelser mangel på de nødvendige faglige kvalifikationer (1 263 tilbagekaldelser og suspensioner på denne baggrund).

3. Beviser for faglige kvalifikationer

De kompetente myndigheder udsteder beviser for faglige kvalifikationer, der bekræfter, at de kommende førere har bestået de skriftlige og mundtlige prøver og har de faglige kvalifikationer, jf. artikel 8 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

På grundlag af oplysninger fra 21 medlemsstater¹⁴ blev der udstedt 483 544 beviser for faglige kvalifikationer i rapporteringsperioden¹⁵. Dette tal omfatter beviser, der er udstedt på grundlag af en prøve i henhold til artikel 8 i forordning (EF) nr. 1071/2009 og gennem anerkendelse af erhvervs erfaring efter en fritagelse, jf. artikel 9 i denne forordning.

I denne rapporteringsperiode blev der i Den Europæiske Union udstedt flest beviser i Spanien (410 700), efterfulgt af Rumænien (25 597), Polen (6 891), Frankrig (6 679) og Tyskland (6 226¹⁶). Nærmere oplysninger fremgår af bilag III til denne rapport.

4. Transportledere, der erklæres uegnede

Når en transportleder ikke længere opfylder vandelskravene, bør den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 14 i forordning (EF) nr. 1071/2009 erklære transportlederen uegnet til at lede en virksomheds transportarbejde.

De fleste medlemsstater¹⁷, der har oplyst om antallet af uegnetheds erklæringer, anførte, at der ikke blev registreret et eneste tilfælde i rapporteringsperioden, hverken for personbefordring eller godstransport. Der blev udstedt uegnetheds erklæringer i syv af de indberettende medlemsstater: Italien (680)¹⁸, Det Forenede Kongerige (493), Tyskland (62), Sverige (52),

¹⁴ Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Tyskland, Grækenland, Spanien, Estland, Finland, Frankrig, Kroatien, Irland, Italien, Litauen, Letland, Malta, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

¹⁵ For så vidt angår Den Tjekkiske Republik og Slovakiet, vedrører tallene 2015 og ikke rapporteringsperioden.

¹⁶ Tyskland indberettede kun antallet af beviser for faglige kvalifikationer udstedt til fragtvognmænd.

¹⁷ Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Grækenland, Spanien, Kroatien, Litauen, Luxembourg, Letland, Polen, Rumænien og Slovenien.

¹⁸ Dette tal vedrører det samlede antal uegnetheds erklæringer, der er udstedt indtil 8. september 2015, og ikke dem, der er udstedt i rapporteringsperioden.

Estland (7), Finland (5) og Frankrig (1). Oplysningerne fra medlemsstaterne kan findes i bilag II.

5. Informationsudveksling

Ifølge artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009 skal hver medlemsstat føre et nationalt register over vejtransportvirksomheder, der har fået vejtransporttilladelse. Minimumskravene for de oplysninger, der skal lægges ind i disse registre, og de fælles bestemmelser om sammenkoblingen deraf via det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU) fremgår af Kommissionens beslutning (EU) 2016/480¹⁹. Disse oplysninger omfatter navnlig transportvirksomhedernes vandel, alvorlige begåede overtrædelser og oplysninger om fællesskabstilladelserne.

Etablering af ERRU var tænkt som et næste skridt til at lette samarbejdet mellem de nationale myndigheder med henblik på yderligere styrkelse af grænseoverskridende håndhævelse af den europæiske lovgivning for vejtransport i overensstemmelse med artikel 16, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1071/2009. ERRU's register bør forenkle den grænseoverskridende håndhævelse og gøre den mere omkostningseffektiv, forudsat at alle medlemsstater er koblet til registret og faktisk bruger systemet til udveksling af de kvalitetsdata, de har i deres databaser. Sammenkoblingen af nationale registre skulle være gennemført senest den 31. december 2012.

På tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport havde tre medlemsstater²⁰ endnu ikke sammenkoblet deres nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder. Adskillige medlemsstater anvender regelmæssigt ERRU for at udveksle oplysninger med andre medlemsstater, især om vandel og alvorlige overtrædelser. ERRU anses generelt for at være et nyttigt redskab, men den manglende sammenkobling af alle medlemsstater udgør stadig en stor hindring for, at registret kan anvendes effektivt.

Kun 12 medlemsstater indberettede om dataudveksling med andre medlemsstater²¹. På grundlag af de indsendte data kan det konstateres, at systemet for administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne endnu ikke er gennemført fuldt ud, selv om der på dette område er sket visse fremskridt siden den sidste rapporteringsperiode, navnlig i forbindelse med forbedret sammenkobling med og anvendelse af ERRU. Der er blevet registreret et væsentligt omfang af informationsudveksling vedrørende alvorlige overtrædelser og vandel i Bulgarien, Danmark, Spanien, Estland, Letland, Polen, Slovenien, Sverige og Det Forenede Kongerige. De fleste af disse udvekslinger vedrører anmodninger om kontrol af vandel sendt til og modtaget fra andre medlemsstater. Oplysningerne fra medlemsstaterne kan findes i bilag IV til denne rapport.

¹⁹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480 af 1. april 2016 om fælles regler for sammenkobling af nationale elektroniske registre om vejtransportvirksomheder og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1213/2010; EUT L 87 af 2.4.2016, s. 4.

²⁰ Polen, Luxembourg og Portugal.

²¹ Bulgarien, Danmark, Spanien, Estland, Frankrig, Kroatien, Letland, Polen, Rumænien, Slovenien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

IV. Konklusioner

Denne rapport giver et overblik over de oplysninger, som medlemsstaterne har fremlagt i henhold til artikel 26 i forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til vejtransporterhvervet. Disse oplysninger omfatter aspekterne af medlemsstaternes gennemførelse af forordning (EF) nr. 1071/2009, anført i forordningens artikel 26, stk. 1, i perioden fra 1. januar 2013 til 31. december 2014.

Kvaliteten og rettidigheden af bidragene fra medlemsstaterne varierede særdeles meget, hvilket påvirker den samlede kvalitet af denne rapport. Da der mangler virkelig mange oplysninger, kan rapporten ikke indeholde en fuldstændig analyse af gennemførelsen af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009. Ligeledes er sammenkoblingen af nationale registre med ERRU, som endnu ikke er færdig, absolut nødvendig for at forbedre kvaliteten af de indberettede data.

Det skal understreges, at systemet for administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne ikke er blevet gennemført endnu, selv om der er sket betydelige fremskridt siden sidste rapporteringsperiode. Kommissionen støtter den videre forbedring, der vil styrke en ensartet og effektiv gennemførelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 i alle EU's medlemsstater.

Kommissionen minder medlemsstaterne om deres forpligtelse til at indsende den fulde rapport indeholdende alle de dataelementer, der er anført i artikel 26, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009, inden den krævede tidsfrist for at kunne opnå en helt færdig rapport og undgå overtrædelsesprocedurer i henhold til artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Kommissionen opfordrer også medlemsstaterne til at anvende standardformularen til rapportering for at skabe overensstemmelse i de nationale bidrag.

Som fastsat i artikel 26, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009 offentliggøres denne rapport samtidig med den rapport, der er omhandlet i artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport.