



Bruxelles, den 18.2.2019  
COM(2019) 84 final

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**om gennemførelsen i perioden fra den 1. januar 2015 til den 31. december 2016 af visse bestemmelser i forordning (EF) nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet**

## 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/EF<sup>1</sup> (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 sådan virksomhed. Vejtransporterhvervet dækker både godskørselserhvervet<sup>2</sup> og buskørselserhvervet<sup>3</sup>. Visse kategorier af virksomheder, f.eks. dem, der anvender motorkøretøjer med en totalmasse på under 3,5 ton, falder ikke ind under forordningens anvendelsesområde<sup>4</sup>. Forordning (EF) nr. 1071/2009 indeholder fælles regler for adgangen til godskørselserhvervet og buskørselserhvervet.

I overensstemmelse med forordningens artikel 3 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.

---

<sup>1</sup> EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> "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 inddragne 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 og
- e) en oversigt over informationsudvekslingen med de 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 tredje rapport i henhold til forordning (EF) nr. 1071/2009, og den dækker perioden fra den 1. januar 2015 til den 31. december 2016. Den første rapport<sup>5</sup> dækkede perioden fra den 4. december 2011 (den dato, hvor forordningen trådte i kraft) til den 31. december 2012. Den anden rapport<sup>6</sup> dækkede perioden fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2014. Den aktuelle rapporteringsperiode er koordineret med rapporten om gennemførelsen af de sociale bestemmelser om vejtransport<sup>7</sup> 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.

I overensstemmelse med rapporteringsforpligtelsen i henhold til artikel 26 i forordning (EF) nr. 1071/2009 har alle medlemsstater indsendt deres nationale rapporter. Dette er en forbedring sammenlignet med den foregående rapporteringsperiode, hvor seks medlemsstater ikke indsendte nogen rapporter. Nogle medlemsstater indsendte dog først deres oplysninger længe efter fristens udløb den 30. september 2017, hvilket har påvirket tidsplanen for

---

<sup>5</sup> COM(2014) 592 final af 25.9.2014.

<sup>6</sup> COM(2017) 116 final af 7.3.2017.

<sup>7</sup> 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).

udarbejdelsen af denne rapport fra Kommissionen. I en række rapporter blev visse af de krævede oplysninger ikke fremlagt, hvilket forhindrede en omfattende analyse.

Af hensyn til konsekvensen og for at bistå de kompetente nationale myndigheder med at opfylde deres indberetningspligt foreslog Kommissionens tjenestegrene en standardformular til medlemsstaterne i 2015, der skulle anvendes fra den anden rapporteringsperiode og fremefter. Næsten alle de medlemsstater, der har indsendt deres nationale rapporter, anvendte standardformularen.

Da de medlemsstater, der indsendte deres rapporter i den nuværende rapporteringsperiode, ikke er de samme som dem, der har indsendt en rapport i tidligere rapporteringsperioder, og i lyset af oplysningernes fragmenterede karakter fører en sammenligning mellem de to oversigtsperioder generelt ikke til meningsfulde konklusioner.

I forbindelse med initiativer på vejområdet, som Kommissionen vedtog den 31. maj 2017<sup>8</sup>, blev der gennemført en undersøgelse af den efterfølgende evaluering af forordning (EF) nr. 1071/2009 og 1072/2009<sup>9</sup>. Kommissionen vedtog også et arbejdsdokument med konsekvensanalysen vedrørende revisionen af forordning (EF) nr. 1071/2009 og 1072/2009<sup>10</sup>. Hvor det er relevant, bygger den foreliggende rapport på oplysninger fra undersøgelsen og konsekvensanalysen.

### **III. Analyse af data om udøvelsen af vejtransporterhvervet**

#### **1. Oversigt over vejtransportsektoren med hensyn til vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer**

Denne del af rapporten vedrører fremlæggelse af nationale krav, tilrettelæggelse af kontrol, undersøgelse af overensstemmelsesgraden og opståede vanskeligheder på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne. På grund af den ufuldstændige karakter af de rapporter, der er udarbejdet af medlemsstaterne, er denne oversigt ikke tilstrækkelig omfattende. Når det er nødvendigt, suppleres rapporterne fra medlemsstaterne med data fra den ovennævnte undersøgelse.

Som det i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009 på visse betingelser er tilladt, indfører flere medlemsstater nationale krav, der skal være opfyldt i tillæg til de fire betingelser, der er fastsat i forordningen (etableret og varigt forretningssted, god vandel, tilstrækkeligt økonomisk grundlag og de nødvendige faglige kvalifikationer) for at få adgang til vejtransporterhvervet. Slovakiet har f.eks. tilføjet et krav om, at minimumsalderen for en transportleder er 21 år. Østrig har tilføjet en betingelse om, at udøvere af vejtransporterhvervet skal have de nødvendige dedikerede parkeringspladser i kommunen eller i en anden kommune i det samme eller tilstødende administrative distrikt. I Spanien er der et yderligere krav om, at ansøgeren skal have tre køretøjer med mindst én nyttelast på

---

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move\\_da](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_da)

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

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

60 ton<sup>11</sup>. Belgien, Grækenland, Finland, Italien, Letland, Nederlandene, Sverige, Tjekkiet og Frankrig besluttede i det mindste delvist at udvide kravet om overholdelse af reglerne om adgang til udøvelse af vejtransportvirksomhed til de transportvirksomheder, der opererer med køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton<sup>12</sup>.

Der er store forskelle i medlemsstaternes kontrol med opfyldelsen af de fire krav om adgang til vejtransporterhvervet, der er fastsat i forordningen, samt i antallet af udførte kontroller.

Estland oplyste, at kontrol af overholdelse af kravene i denne forordning udføres efter et risikobaseret system, der især tager sigte på virksomheder, der har en øget risiko for at begå alvorlige eller hyppige overtrædelser af reglerne for vejtransport.

I Irland udføres der kontrol af god vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer mindst hvert femte år inden for rammerne af en tilladelsesfornyelsesproces for hver virksomhed. Disse kontroller kan desuden finde sted hyppigere for visse operatører, der anses for at udgøre en høj risiko, eller som kommer til den kompetente myndigheds kendskab. Vandelskravet kontrolleres ved at sikkerhedsgodkende transportlederen og andre relevante personer hos National Vetting Service under den nationale politistyrke. Denne sikkerhedsgodkendelsestjeneste giver den kompetente myndighed en liste over domme, der kan anvendes til at fastlægge god vandel. I løbet af den femårige gyldighedsperiode for en udøvers tilladelse vil der normalt ikke være behov for, at en udøver skal fremlægge supplerende oplysninger til den myndighed, der udsteder tilladelse. Dette vil kun ske, når myndigheden har opdaget en risiko vedrørende den pågældende operatør.

I Letland kontrolleres overholdelsen af det økonomiske grundlag ved hjælp af oplysninger fra årsregnskaberne fra virksomhedsregisteret. Desuden kontrolleres alle fire krav, før der meddeles tilladelse til udøvelse af transporterhverv. De fleste suspenderede tilladelser skyldes anmodninger fra det statslige skatteinspektorat, når dette har besluttet at suspendere transportvirksomhedens økonomiske aktivitet. Eftersom der i Letland udstedes bekræftede kopier af fællesskabstilladelser og licenser til indenlandsk transport til hvert enkelt køretøj og kun for en periode på op til tolv måneder, vil de attesterede kopier af fællesskabstilladelser og licenser til indenlandsk transport ikke blive forlænget i tilfælde af manglende opfyldelse af de fire betingelser. Vandelskravet kontrolleres for transportlederen, virksomheden og dens medlemmer af bestyrelsen. Hvis transportlederen eller medlemmer af bestyrelsen i virksomheden udskiftes, kontrolleres vandelskravet for hvert af de nye medlemmer. De lettiske håndhævelsesmyndigheder bemærker visse vanskeligheder med at fastslå overholdelsen af kravet om økonomisk grundlag i forbindelse med forsikringspolisen, da der ikke er nogen detaljeret beskrivelse i forordning (EF) nr. 1071/2009 om de risici, der skal dækkes af en transportvirksomhed.

I Belgien foretages den første kontrol af et faktisk etableret og varigt forretningssted gennem Crossroads Database of Undertakings in Belgium, når en ny fællesskabstilladelse er udstedt.

---

<sup>11</sup> Dette nationale krav er imidlertid ikke i overensstemmelse med betingelserne i forordningen, hvilket fik Domstolen til at afsige en dom den 8. februar 2018, der forpligter Spanien til at ophæve dette krav (Domstolens dom i sag C-181/17 – Kommissionen mod Spanien).

<sup>12</sup> Se tabel 4 i konsekvensanalysen, der er nævnt i fodnote 10.

Efterfølgende kontrol tilrettelægges af den kontrollerende myndighed i Belgien. Denne kontrol gennemføres også for specifikke behov, eller hvis en virksomhed er kendt for at have overtrådt transportlovgivningen. Desuden finder der en rehabiliteringsprocedure sted, to år efter vandelskravet ikke længere er opfyldt, for "transportrelaterede overtrædelser".

I Spanien anvendes der to metoder til at kontrollere overholdelsen af kriterierne om adgang til erhvervet. Den første metode består i at anmode virksomhederne om at indsende dokumentation for, at de opfylder de fire betingelser. Den anden metode indebærer, at inspektører besøger virksomhederne og foretager kontrol på stedet. I Spanien skal vejtransportvirksomheder ansøge om forlængelse af deres tilladelse hvert andet år, og derfor kontrolleres det, at de fire betingelser er opfyldt, hvert andet år. Desuden gennemføres der hvert år en række inspektioner for at kontrollere, at de virksomheder, hvis godkendelse ikke er blevet fornyet, ikke udøver en transportaktivitet.

I Polen er der 400 inspektører med ansvar for kontrol på vejene og hos udøverne af godstransporterhvervet. De oplysninger, der er indsamlet af inspektørerne, videresendes til International Transport Office og til lokale myndigheder, der udsteder fællesskabstilladelser og kontrollerer de fire krav, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009. I Polen betragtes et etableret og varigt forretningssted som et sted med teknisk udstyr og anordninger, der er hensigtsmæssige med hensyn til at udøve transportvirksomhed på en struktureret og sammenhængende måde, hvilket som minimum omfatter et af følgende elementer: en parkeringsplads et losningsområde 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 vurderes med enten 5 point (mest alvorlige overtrædelser), 3 point (mere grove/alvorlige overtrædelser) eller 1 point (andre overtrædelser). En virksomhed vurderes som havende en øget risiko, hvis den har akkumuleret 5 point (for virksomheder med op til 10 køretøjer), 8 point (op til 50 køretøjer) eller 11 point (mere end 50 køretøjer).

Det Forenede Kongeriges Driver and Vehicle Standards Agency har haft et system kaldet OCRS (Operator Compliance Risk Score) siden 2006. Dette system blev videreudviklet i 2012 med henblik på at forbedre dets prognostiske evner. OCRS integrerer oplysninger om overtrædelser af køretøjssikkerheden, der er forbundet med andre overtrædelser.

I Danmark skal alle nye ansøgere til en national tilladelse eller en fællesskabstilladelse kontrolleres for et tilstrækkeligt økonomisk grundlag, faglige kvalifikationer, gæld og varigt forretningssted. Kontrol af vandelskravet udføres kun, hvis politiet har rapporteret om 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 påvises af politiet i forbindelse med vejsidekontroller. De danske myndigheder gennemgår typisk alle nye ansøgere samt ca. 250 eksisterende udøvere. Sidstnævnte udvælges på grundlag af risikoklassificeringssystemet. Udøvere skal opfylde et indledende krav om økonomisk grundlag på 150 000 DKK (ca. 20 000 EUR) for at få de to første tilladelser, mens forordning (EF) nr. 1071/2009 kun stiller krav om reserver på 9 000 EUR for det første køretøj og 5 000 EUR for hvert yderligere køretøj<sup>13</sup>. I Danmark er kravet for hvert yderligere køretøj 40 000 DKK (ca. 5 400 EUR). Endvidere må virksomheden ikke have restancer til det offentlige på over 50 000 DKK (ca.

---

<sup>13</sup> Se artikel 7, stk. 1.

6 700 EUR). Trafikstyrelsen foretager en forespørgsel hos SKAT herom i forbindelse med kontrollen af virksomhedens tilstrækkelige økonomiske grundlag.

Rumænien har et risikoklassificeringssystem til at målrette kontrollen af overtrædelser, der afspejler alle overtrædelser inden for vejtransport for hver transportvirksomhed. Hvis et selskab åbner en filial, foregår kontrollen på et faktisk etableret og varigt forretningssted.

I Nederlandene har den nederlandske vejtransportorganisation for national og international transport (NIWO) udviklet en metode til at påvise de transportvirksomheder, der er i fare for ikke længere at opfylde kravet om økonomisk grundlag. Transportvirksomheder i risikozonen vil blive nøje overvåget. I tilfælde af at en højrisikotransportvirksomhed ikke er i stand til at opfylde betingelsen om at have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag inden for de givne tidsfrister, der er fastsat i artikel 13 i forordning (EF) nr. 1071/2009, tilbagekaldes fællesskabstilladelsen. Med denne metode forpligtes transportvirksomheder til at opfylde kravet om et tilstrækkeligt økonomisk grundlag i hele gyldighedsperioden for fællesskabstilladelsen og ikke kun i forbindelse med ansøgningsperioden. Risikoklassificeringen gælder også de nødvendige faglige kvalifikationer. Ifølge de data, der blev rapporteret, har NIWO indtil videre ikke suspenderet eller inddraget en tilladelse på grundlag af vandelskravet.

I Finland er risikoklassificeringssystemet knyttet til vandelskravet. Systematisk kontrol af vandelskravet vedrørende alle de relevante personer anses for at være en krævende opgave, hvilket netop er grunden til, at der er behov for en risikoklassificering.

I Luxembourg foretager økonomiministeriet kontrol, inden der udstedes en tilladelse, med henblik på at kontrollere overensstemmelse med alle fire krav. Kontrol af vandelskravet foretages også, hvis indehaveren af en tilladelse har finansielle problemer, såsom insolvens eller konkurs, med henblik på at beskytte de medkontraherende parter. Kontrol af godandel, et tilstrækkeligt økonomisk grundlag, faglige kvalifikationer og et faktisk etableret og varigt forretningssted foretages også, hvis indehaveren af en tilladelse ansøger om en ny tilladelse, for eksempel hvis omfanget af aktiviteterne udvides til en anden sektor, som vedkommende skal bruge en supplerende tilladelse til.

For så vidt angår problemerne vedrørende kontrol af et faktisk etableret og varigt forretningssted, som anses for at være mere ressourcekrævende end andre kontroller, understreger en række håndhævende myndigheder kontrollernes krævende karakter og den manglende administrative kapacitet til at kontrollere alle vejtransportvirksomheder, der er registreret i en given medlemsstat.

Kun to medlemsstater har indgivet data om det antal kontroller, som er foretaget vedrørende de fire krav om adgang til vejtransporterhvervet. I Estland blev der foretaget 80 kontroller af godandel og 80 kontroller af faglige kvalifikationer i perioden 2015-2016. I Sverige blev der foretaget 131 kontroller af vandelskravet.

## **2 Tilladelser**

I artikel 2 i forordning (EF) nr. 1071/2009 fastsættes tilladelsen til udøvelse af vejtransporterhvervet som "en administrativ afgørelse, hvorved der meddeles en virksomhed, der opfylder betingelserne i denne forordning, tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet".

Den retlige karakter af "administrativ afgørelse" varierer mellem medlemsstaterne. Dette kan være en forudsætning for at få tilladelse til national transport og/eller en fællesskabstilladelse til at udføre international transport, det kan være det samme som en tilladelse udelukkende til national transport, eller den kan betyde en tilladelse til national og international transport meddelt ved hjælp af én enkelt tilladelse.

I eksempelvis Bulgarien og Litauen findes der fire typer af tilladelser (indenlandsk personbefordring, national godstransport, fællesskabstilladelse til personbefordring og fællesskabstilladelse til godstransport). I Bulgarien meddeles der imidlertid kun ét dokument (dvs. en tilladelse) til national og international transport.

I Belgien meddeles der kun fællesskabstilladelser som tilladelse til enten personbefordring eller godstransport.

Fra 2012 skal virksomheder, der er etableret i Estland, og som agter at udøve vejtransporterhverv, ansøge om fællesskabstilladelsen, som er den eneste type tilladelse, der findes i den pågældende medlemsstat.

I Luxembourg findes der kun to typer tilladelser: én til national transport og en anden til international transport.

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

I Det Forenede Kongerige findes der to former for tilladelse, der gælder for personbefordrings- og godstransportvirksomheder. Det er nationale standardtilladelser og internationale tilladelser. Den internationale tilladelse er til de virksomheder, som udøver international transport, og dette svarer til indehavere af fællesskabstilladelser. Desuden har Det Forenede Kongerige yderligere kategorier uden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1071/2009 til operatører, der driver virksomhed for egen regning. Der er endnu en klassificering for personbefordringsorganisationer, som ikke er virksomheder, og disse anses ikke for at drive virksomhed for fremmed regning, såsom skoler, velgørende organisationer og samfundsgrupper.

Som følge af de forskellige typer tilladelser til virksomheder til at udøve vejtransporterhvervet, kan der kun foretages en generel sammenligning af data indsendt af medlemsstaterne. De fleste medlemsstater har imidlertid ikke indsendt et samlet antal godkendte erhvervsdrivende pr. 31. december 2016, hvilket udgør et referencepunkt for data om det antal godkendelser, der er givet, suspenderet eller tilbagekaldt. Østrig har 11 499 godkendte erhvervsdrivende (gods og personbefordring), Belgien har 9 007, Bulgarien har 13 354, Cypern har 2 945, Tjekkiet har 24 482, Tyskland har 51 127, Danmark har 5 618, Estland har 3 330, Grækenland har 12 187<sup>14</sup>, Spanien har 96 237, Finland har 15 941, Frankrig har 128 319, Ungarn har 13 267, Kroatien har 601, Irland har 5 585, Italien har 105 560, Litauen har 866, Luxembourg har 497, Letland har 4 313, Malta har 684,

---

<sup>14</sup> Grækenland og Nederlandene har kun indrapporteret antal udøvere af godskørselserhvervet.



Nederlandene har 13 172<sup>15</sup>, Polen har 84 304, Portugal har 8 674, Sverige har 17 608, Slovenien har 5 811, Slovakiet har 8 564, og Det Forenede Kongerige har 42 573 godkendte erhvervsdrivende. I EU som helhed var der 608 212 udøvere af godskørselserhvervet og 77 913 udøvere af buskørselserhvervet<sup>16</sup>.

Langt størstedelen af de godkendte virksomheder er udøvere af godskørselserhvervet. Procentdelen af godkendte udøvere af godskørselserhvervet sammenlignet med det samlede antal godkendte udøvere, som medlemsstaterne har indberettet, var 89 % pr. 31. december 2016 (88 % pr. 31. december 2014), mens kun 11 % var udøvere af buskørselserhvervet. Den eneste undtagelse var Malta, hvor antallet af udøvere af buskørselserhvervet (596) langt oversteg antallet af udøvere af godstransporterhvervet (88), mens procentdelen af udøvere af buskørselserhvervet i Frankrig lå betydeligt over EU-gennemsnittet (24 %).

## **2.1 Meddelte tilladelser**

På grundlag af data fra 24 medlemsstater<sup>17</sup> blev der meddelt 278 092 tilladelser til at udøve buskørselserhvervet (25 788) og godskørselserhvervet (252 304) i rapporteringsperioden.

Antallet af tilladelser varierede fra 27 i Malta til 122 790 i Spanien. En detaljeret tabel med de indsendte oplysninger vises i bilag I til nærværende rapport.

De fleste tilladelser meddelt i 2015 og 2016 vedrører udøvere af godstransporterhvervet (91 % i alt), og kun en lille del af tilladelserne vedrører udøvere af buskørselserhvervet (9 %).

## **2.2 Tilbagekaldte og suspenderede tilladelser**

På grundlag af data indberettet af femogtyve medlemsstater<sup>18</sup> var det samlede antal tilbagekaldte eller suspenderede tilladelser i perioden 2015-2016 130 998. Det kan konstateres, at det højeste antal tilbagekaldelser og suspensioner af tilladelser blev indberettet i Spanien og var på 76 534 for buskørsels- og godskørselserhvervet. I den anden ende af skalaen blev der registreret meget få tilbagekaldelser og suspensioner i Portugal (1), Irland (7), Luxembourg (13) og Rumænien (15). Bilag II til denne rapport indeholder detaljerede oplysninger om tilbagekaldelser og suspenderede tilladelser.

Tilbagekaldelser og suspensioner af tilladelser skyldtes i høj grad udløbet af tilladelsen/fællesskabstilladelsen, opløsning af virksomheden eller en anmodning fra udøverne

---

<sup>15</sup> Grækenland og Nederlandene har kun indrapporteret antal udøvere af godskørselserhvervet.

<sup>16</sup> Tre medlemsstater rapporterede ikke antallet af udøvere af buskørselserhvervet, og én medlemsstat rapporterede ikke om antallet af udøvere af godskørselserhvervet.

<sup>17</sup> Østrig, Portugal, Belgien, Bulgarien, Tjekkiet, Danmark, Tyskland, Estland, Grækenland, Spanien, Finland, Frankrig, Kroatien, Irland, Italien, Luxembourg, Letland, Malta, Nederlandene, Polen, Sverige, Slovenien, Slovakiet og Det Forenede Kongerige.

<sup>18</sup> Malta, Ungarn og Cypern har ikke indberettet om dette punkt.

i de fleste af de medlemsstater, der indberettede årsagerne til disse tilbagekaldelser og suspensioner.

Spanien oplyste dog, at den vigtigste grund til tilbagekaldelse eller suspension af tilladelser var manglende overholdelse af de fire krav til adgang til erhvervet (47 719 tilbagekaldelser på dette grundlag). I Sverige var den vigtigste begrundelse for tilbagekaldelser manglende opfyldelse af kravet om faktisk etableret og varigt forretningssted (1 514 tilbagekaldelser på dette grundlag) samt i Estland (167) og Slovenien (55). I Det Forenede Kongerige var den vigtigste begrundelse for tilbagekaldelser mangel på godandel (466 tilbagekaldelser og suspensioner på dette grundlag).

### **3. Bevis for faglige kvalifikationer**

Beviser for faglige kvalifikationer, der beviser skriftlige og mundtlige eksamener bestået af førerkandidater, udstedes af de kompetente myndigheder og udgør bevis for faglige kvalifikationer, jf. artikel 8 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

På grundlag af oplysninger fra 25 medlemsstater<sup>19</sup> blev der udstedt 477 761 beviser for faglige kvalifikationer i løbet af rapporteringsperioden. Dette antal omfatter beviser udstedt på grundlag af en undersøgelse som fastsat i artikel 8 i forordning (EF) nr. 1071/2009 og gennem anerkendelse af erfaring som følge af en undtagelse fastsat i denne forordnings artikel 9.

Den største andel af beviser udstedt i EU i denne rapporteringsperiode var i Spanien (388 218) efterfulgt af Nederlandene (25 597), Rumænien (20 960), Polen (7 100) og Frankrig (6 616). Nærmere oplysninger fremgår af bilag III til denne rapport.

### **4. Erklæringer om uegnethed som transportleder**

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

Der blev udstedt erklæringer om uegnethed i 10 af medlemsstaterne: Østrig (3), Belgien (5), Danmark (82), Tyskland (5), Spanien (17), Estland (11), Finland (15), Italien (72), Sverige (49) og Det Forenede Kongerige (253). Dataene fra medlemsstaterne findes i bilag II til denne rapport.

### **5. Udveksling af oplysninger**

I henhold til artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009 skal hver medlemsstat føre et nationalt register over vejtransportvirksomheder, der har fået tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Minimumskravene til de oplysninger, der skal indføres i registre, og fælles bestemmelser om deres indbyrdes forbindelse gennem det europæiske register over

---

<sup>19</sup> Østrig, Belgien, Bulgarien, Tjekkiet, Danmark, Tyskland, Estland, Grækenland, Spanien, Finland, Frankrig, Kroatien, Ungarn, Irland, Italien, Litauen, Letland, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Sverige, Slovenien og Slovakiet.

vejtransportvirksomheder (ERRU), er defineret i Kommissionens afgørelse (EU) 2016/480<sup>20</sup>. Disse data omfatter navnlig vandelskravet til transportvirksomheder, alvorlige overtrædelser og oplysninger om fællesskabstilladelser.

Oprettelsen af ERRU blev overvejet som et næste skridt til at lette samarbejdet mellem de nationale myndigheder med henblik på yderligere udbygning af grænseoverskridende håndhævelse af den europæiske vejtransportlovgivning i overensstemmelse med artikel 16, stk. 5, i forordning (EF) nr. 1071/2009. ERRU-registret bør forenkle grænseoverskridende håndhævelse og gøre den mere omkostningseffektiv, forudsat at alle medlemsstater er forbundet, og at de faktisk bruger systemet til at udveksle oplysninger af høj kvalitet i deres databaser. Sammenkoblingen af de nationale registre skulle ske senest den 31. december 2012.

Trods betydelige forsinkelser i nogle medlemsstater har alle medlemsstater nu sammenkoblet deres nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder.

Flere medlemsstater bemærkede, at deltagelse i ERRU resulterede i et bedre samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne og forbedrede effektiviteten af deres nationale elektroniske registre. Et betydeligt antal udvekslinger af oplysninger vedrørende alvorlige overtrædelser og godandel er blevet registreret i navnlig Belgien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Estland, Kroatien, Italien, Letland, Slovenien og Sverige. De fleste af disse udvekslinger vedrører anmodninger om kontrol af godandel, der er sendt til og modtaget af andre medlemsstater. Det er værd at bemærke, at mængden af informationsudvekslinger er steget betydeligt i forhold til den foregående rapporteringsperiode<sup>21</sup>. Dette kan tyde på, at færdiggørelsen af sammenkoblingen af de nationale elektroniske registre opfordrer til yderligere anvendelse af ERRU, og at medlemsstaterne generelt øger deres brug af platformen. Dataene fra medlemsstaterne findes i bilag IV til denne rapport.

#### **IV. Konklusion**

Denne rapport giver et overblik over oplysningerne indsendt af medlemsstaterne i henhold til artikel 26 i forordning (EF) nr. 1071/2009 om udøvelse af vejtransporterhvervet. Disse oplysninger omfatter aspekter af medlemsstaternes gennemførelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 som anført i artikel 26, stk. 1, i nævnte forordning i perioden fra den 1. januar 2015 til den 31. december 2016.

Kvaliteten og rettidigheden af medlemsstaternes indsendelser var meget forskellige, og dette påvirker den overordnede kvalitet af denne rapport. På grund af visse manglende oplysninger om visse aspekter af forordningen kan rapporten ikke give en fuldstændig analyse af gennemførelsen af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009. Men både antallet af medlemsstater, der har indberettet, og dybden af de indberettede oplysninger er væsentligt forbedret i forhold til den foregående rapporteringsperiode.

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> Til trods for at flere medlemsstater ikke rapporterede om informationsudveksling i den foregående rapporteringsperiode, var stigningen mellem de to rapporteringsperioder meget betydelig.

Det er værd at understrege, at det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne i høj grad har gjort fremskridt på tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport. Kommissionen støtter imidlertid også videre fremme heraf, hvilket vil styrke en sammenhængende og effektiv gennemførelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 i alle EU's medlemsstater.

Kommissionen minder medlemsstaterne om deres forpligtelse til at fremlægge den fuldstændige rapport indeholdende alle de elementer af oplysninger, der er anført i artikel 26, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009, inden for den krævede tidsramme for at give mulighed for at udarbejde en fuldstændig rapport og for at undgå overtrædelsesprocedurer i henhold til artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Kommissionen opfordrer også indtrængende medlemsstaterne til at anvende standardformularen af hensyn til sammenhængen i de nationale bidrag.