

Bryssel den 18.2.2019
COM(2019) 84 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet under perioden från den 1 januari 2015 till den 31 december 2016 av vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik

I. Inledning

Denna rapport handlar om den verksamhet som bedrivs av vägtransportföretagen i medlemsstaterna. Syftet är att förbättra övervakningen av tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG¹ (nedan kallad *förordning (EG) nr 1071/2009*). Denna förordning är tillämplig på alla företag som är etablerade i EU och som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik. Med bedrivande av yrkesmässig trafik avses både yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg² och yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg³. Vissa kategorier av företag, t.ex. företag som använder motorfordon vars tillåtna totalvikt understiger 3,5 ton omfattas inte av förordningen⁴. I förordning (EG) nr 1071/2009 fastställs gemensamma regler som rör rätten att bedriva yrkesmässiga gods- och persontransporter.

I enlighet med artikel 3 i förordningen ska företag som bedriver yrkesmässig trafik vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande. I artikel 4 i förordningen fastställs därutöver att företag som bedriver yrkesmässig trafik ska utse en trafikansvarig som har ett intyg om yrkeskunnande som bekräftar att han/hon besitter de färdigheter och kunskaper som krävs för att faktiskt och fortlöpande leda trafikverksamheten i enlighet med alla krav i lagstiftningen och inom branschen. Medlemsstaterna ansvarar för kontrollerna av att transportföretagen följer bestämmelserna i förordning (EG) nr 1071/2009. Ett välorganiserat administrativt samarbete mellan medlemsstaterna är därutöver mycket viktigt för att effektivisera övervakningen av företag som är verksamma inom Europeiska unionen.

I artikel 26.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 anges tidsfrister för medlemsstaternas och kommissionens rapportering:

- Vartannat år räknat från det datum då förordningen börjar tillämpas ska medlemsstaterna tillställa kommissionen en rapport i enlighet med artikel 26 i förordningen om de behöriga myndigheternas verksamhet.
- På grundval av medlemsstaternas rapporter ska kommissionen vartannat år överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet.

¹ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

² Enligt artikel 2.1 i förordningen är ”yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg” den verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning.

³ Enligt artikel 2.2 i förordningen är ”yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg” den verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisationen.

⁴ Enligt artikel 1.4 i förordningen får medlemsstaterna dock ”sänka denna tröskel för alla eller vissa typer av vägtransportverksamhet”.

De nationella rapporter som lämnas av medlemsstaterna utgör ett viktigt underlag för kommissionens rapport. I artikel 26 i förordningen beskrivs vilka uppgifter som ska ingå i de nationella rapporterna:

- ”a) En översikt av sektorn vad gäller gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande.
- b) Uppgift, per typ och år, om antalet tillstånd som utfärdats, tillfälligt dragits in och återkallats samt om antalet olämplighetsförklaringar, liksom skälen till dessa.
- c) Antalet intyg om yrkeskunnande som utfärdas per år.
- d) Väsentlig statistik rörande de nationella elektroniska registren och hur de används av de behöriga myndigheterna.
- e) En översyn av informationsutbytet med andra medlemsstater enligt artikel 18.2, med uppgift bland annat om antalet konstaterade överträdelser varje år som meddelats andra medlemsstater och svar som tagits emot samt antalet frågor och svar som varje år tagits emot i enlighet med artikel 18.3.”

Denna rapport omfattar kvaliteten och punktligheten hos den nationella rapporteringen (avsnitt II) samt en analys av medlemsstaternas rapporter (avsnitt III). Slutsatserna presenteras i avsnitt IV.

II. Inlämnande av uppgifter

Detta är den tredje rapporten i enlighet med förordning (EG) nr 1071/2009. Den omfattar perioden från den 1 januari 2015 till den 31 december 2016. Den första rapporten⁵ omfattade perioden från den 4 december 2011 (då förordningen började tillämpas) till den 31 december 2012. Den senaste rapporten⁶ omfattade perioden från den 1 januari 2013 till den 31 december 2014. Denna rapporteringsperiod är synkroniserad med rapporten om genomförandet av sociallagstiftning på vägtransportområdet⁷, på det sätt som fastställs i artikel 26.2 i förordning (EG) nr 1071/2009. Genom denna synkronisering kan medlemsstaterna och intressenterna få en sammanhängande bild av sektorn både i förhållande till den inre marknaden och sociallagstiftningen som avser samma rapporteringsperiod.

Samtliga medlemsstater lämnade in sina nationella rapporter enligt rapporteringsskyldigheten i artikel 26 i förordning (EG) nr 1071/2009. Det är en förbättring jämfört med den senaste rapporteringsperioden, då sex medlemsstater inte lämnade in en rapport. Vissa medlemsstater lämnade dock inte sina uppgifter före tidsfristens utgång den 30 september 2017, utan med en

⁵ COM(2014) 592 final, 25.9.2014.

⁶ COM(2017) 116 final, 7.3.2017.

⁷ Som nämns i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

kraftig försening, vilket påverkade de tidsmässiga förberedelserna av kommissionens rapport. I ett antal rapporter lämnades inte all nödvändig information, vilket förhindrade en heltäckande analys.

För att skapa enhetlighet och hjälpa de behöriga nationella myndigheterna att fullgöra sin rapporteringsskyldighet upprättade kommissionens tjänstemän 2015 ett standardformulär som medlemsstaterna kan använda från och med den andra rapporteringsperioden. Nästan alla medlemsstater som lämnade in nationella rapporter använde standardformuläret.

Eftersom de medlemsstater som lämnade in rapporter under denna rapporteringsperiod inte är desamma som de som lämnade in rapporter under den föregående rapporteringsperioden, och med tanke på att uppgifterna är fragmenterade, leder jämförelser mellan de två rapporteringsperioderna generellt inte till meningsfulla slutsatser.

Inom ramen för de initiativ på vägtransportområdet som kommissionen antog den 31 maj 2017⁸ genomfördes en studie av efterhandsutvärderingen av förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009⁹. Kommissionen antog även ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar med en konsekvensbedömning för översynen av förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009¹⁰. Information från studien och konsekvensbedömningen används i denna rapport när det är relevant.

III. Analysen av uppgifter om företag som bedriver yrkesmässig trafik

1. En översikt av sektorn vad gäller gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande

I denna del av rapporten presenteras nationella krav, organiseringen av kontroller, regelefterlevnad och eventuella svårigheter på grundval av den information som lämnats av medlemsstaterna. På grund av att medlemsstaternas rapporter var ofullständiga är denna översikt inte heltäckande. Vid behov kompletteras medlemsstaternas rapporter med uppgifter från den ovan nämnda utvärderingsstudien.

I enlighet med vad artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1071/2009 tillåter på vissa villkor har åtskilliga medlemsstater infört nationella krav som måste uppfyllas för att få bedriva yrkesmässig trafik, utöver de fyra krav som ställs i förordningen (faktisk och fast etablering, gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande). Slovakien har till exempel infört ett krav om att den trafikansvariga måste vara minst 21 år. Österrike har ett krav om att vägtransportföretag måste ha tillräckligt med parkeringsplatser i kommunen eller i en annan kommun i samma eller angränsande distrikt. I Spanien finns ett krav på att de sökande måste ha tre fordon med minst en nyttolast på 60 ton¹¹. Belgien, Grekland, Finland,

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

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

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

¹¹ Detta nationella krav har emellertid inte stöd i förordningen. Därför ålade EU-domstolen i sin dom av den 8 februari 2018 Spanien att upphäva detta krav (EU-domstolens dom i mål C-181/17, Europeiska kommissionen mot Spanien).

Italien, Lettland, Nederländerna, Sverige, Tjeckien och Frankrike har beslutat att åtminstone delvis utvidga skyldigheten att följa reglerna om rätt att bedriva yrkesmässig trafik till godstransportföretag vilkas fordon har en tillåten totalvikt som understiger 3,5 ton¹².

Det finns stora skillnader mellan de metoder som medlemsstaterna använder för att kontrollera att de fyra krav för att bedriva yrkesmässig trafik som ställs i förordningen är uppfyllda, liksom mellan antalet kontroller som utförs.

Estland rapporterade att kontroller av om kraven i förordningen är uppfyllda utförs enligt ett riskbaserat system och främst är inriktade på företag som löper större risk att begå allvarliga eller frekventa överträdelser av vägtransportreglerna.

I Irland görs kontroller av anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande minst vart femte år i samband med förnyelsen av tillstånd för varje företag. Kontrollerna kan göras oftare när det gäller företag som bedöms som högriskföretag eller som har anmälts till den behöriga myndigheten. Anseendet kontrolleras genom att den trafikansvariga och eventuellt andra relevanta personer granskas hos det nationella polisväsendets National Vetting Bureau, som lämnar ett utdrag ur belastningsregistret som kan användas för att styrka anseendet till den behöriga myndigheten. Under trafiktillståndets femåriga giltighetstid behöver transportföretaget normalt inte lämna någon ytterligare information till tillståndsmyndigheten, såvida inte myndigheten har upptäckt att det finns en risk förknippad med företaget i fråga.

I Lettland kontrolleras efterlevnaden när det gäller ekonomiska resurser med hjälp av information från bolagsregistrets årsrapporter. Dessutom kontrolleras att alla de fyra kraven är uppfyllda innan tillstånd lämnas att bedriva transportverksamhet. Att tillstånd dras in bottnar oftast i framställningar från den statliga skatteinspektionen, till följd av att denna har beslutat att dra in transportföretagens tillstånd att bedriva verksamhet. I Lettland är varje enskilt fordon försett med bestyrkta kopior av gemenskapstillstånden och tillstånden för nationell trafik, med en giltighetstid på högst tolv månader. Om de fyra kraven inte uppfylls förnyas inte dessa. Den trafikansvarigas, företagets och styrelseledamöternas anseende kontrolleras. När den trafikansvariga eller företagets styrelseledamöter byts ut kontrolleras ersättarnas anseende. De lettiska tillsynsmyndigheterna påpekar att de har vissa svårigheter med att fastställa efterlevnaden av kravet på ekonomiska resurser i fråga om ansvarsförsäkringen, eftersom de risker som transportföretagen ska försäkra sig mot inte beskrivs detaljerat i förordning (EG) nr 1071/2009.

I Belgien görs de första kontrollerna av faktisk och fast etablering genom en sökning i databasen Crossroads Database of Undertakings när ett nytt gemenskapstillstånd har beviljats. Därefter organiserar den belgiska kontrollmyndigheten en kontroll. Denna kontroll görs också på begäran eller om det är känt att ett företag har brutit mot transportlagstiftningen. Dessutom genomförs ett återställningsförfarande två år efter det att ett företag förlorat gott anseende på grund av ”transportrelaterade överträdelser”.

I Spanien tillämpar man två metoder för att kontrollera att kriterierna för att bedriva yrkesmässig trafik är uppfyllda. Den första metoden består i att företagen ombeds att lämna in

¹² Se tabell 4 i den konsekvensbedömningsrapport som nämns i fotnot 10.

dokumentation som visar att de fyra kraven är uppfyllda. Den andra metoden går ut på att inspektörer gör kontroller på plats ute hos företagen. Eftersom spanska vägtransportföretag måste ansöka om förnyelse av tillstånden vartannat år kontrolleras uppfyllandet av de fyra kraven vartannat år. Dessutom genomförs en rad inspektioner varje år i syfte att kontrollera att företag vilkas tillstånd inte har förnyats inte bedriver transportverksamhet.

I Polen genomför 400 inspektörer kontroller ute på vägarna och hos godstransportföretagen. De uppgifter som inspektörerna samlar in vidarebefordras till det internationella transportkontoret och till de lokala myndigheter som utfärdar gemenskapstillstånd och kontrollerar att de fyra kraven i förordning (EG) nr 1071/2009 är uppfyllda. I Polen anses en faktisk och fast etablering föreligga om företaget har den tekniska utrustning och de anordningar som krävs för att genomföra transportverksamhet på ett strukturerat och kontinuerligt sätt. Däri ska minst ingå en parkeringsplats, ett lossningsområde eller utrustning för underhåll av fordonen.

I Tyskland fanns det tidigare bara ett riskvärderingssystem på regional nivå, men i juli 2014 infördes ett landsomfattande sådant. De allvarligaste överträdelserna renderar fem poäng, allvarliga överträdelser tre poäng och övriga överträdelser en poäng. Företaget med högst tio fordon anses ha förhöjd risk om de har kommit upp i fem poäng, företag med upp till 50 fordon vid åtta poäng och företag med fler än 50 fordon vid 11 poäng.

Driver and Vehicle Standards Agency i Förenade kungariket har sedan 2006 ett system med beteckningen OCRS (*Operator Compliance Risk Score*). Systemet förfinades 2012 för att förbättra prognostiseringsförmågan. OCRS innehåller uppgifter om överträdelser av trafiksäkerhetsreglerna, vilka korreleras med andra överträdelser.

I Danmark kontrolleras att alla nya företag som ansöker om nationella tillstånd eller gemenskapstillstånd har de ekonomiska resurser och det yrkeskunnande som krävs. Dessutom kontrolleras hur stora skulder de har och om de är fast etablerade. Anseendet kontrolleras bara om polisen har rapporterat ett problem eller om det finns andra indikationer på att det kan finnas problem. Överträdelser som polisen har upptäckt i samband med kontroller ute på vägarna registreras och ligger kvar i registret i fem år. Den danska myndigheten kontrollerar vanligen alla nya sökande samt omkring 250 befintliga transportföretag. De sistnämnda väljs ut på grundval av riskvärderingen. Transportföretagen måste ha ekonomiska resurser uppgående till 150 000 danska kronor (omkring 20 000 euro) för att få sina första två tillstånd. Enligt förordning (EG) nr 1071/2009 krävs det endast 9 000 euro för det första fordonet och 5 000 euro för varje ytterligare fordon¹³. I Danmark krävs det 40 000 danska kronor (omkring 5 400 euro) för varje ytterligare fordon. Företagen får dessutom inte ha obetalda förfallna skulder till staten som överstiger 50 000 danska kronor (omkring 6 700 euro). Den danska transportmyndigheten gör en förfrågan om detta hos skattemyndigheten i samband med att företagets ekonomiska ställning kontrolleras.

I Rumänien görs kontrollerna av överträdelser med hjälp av ett riskvärderingssystem som innehåller alla transportföretagens vägtrafikbrott. Om ett företag startar en filial kontrolleras dess faktiska och fasta etablering.

¹³ Se artikel 7.1 i förordningen.

I Nederländerna har organisationen för nationella och internationella vägtransporter (NIWO) utvecklat en metod för att upptäcka transportföretag som riskerar att inte längre kunna uppfylla kravet på tillräckliga ekonomiska resurser. Transportföretag som löper denna risk övervakas noggrant. Om ett högriskföretag inte kan uppfylla kravet på tillräckliga ekonomiska resurser inom de tidsfrister som anges i artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 dras gemenskapstillståndet in. Enligt denna metod måste transportföretagen uppfylla kravet på tillräckliga ekonomiska resurser under hela gemenskapstillståndens giltighetstid, inte bara under ansökningsperioden. Riskvärderingen avser också det erforderliga yrkeskunnandet. Enligt de uppgifter som rapporterats har NIWO hittills varken dragit in eller återkallat tillstånd på grundval av kravet på gott anseende.

I Finland är riskvärderingssystemet kopplat till kontroller av anseendet. Eftersom systematiska kontroller av alla berörda personers anseende anses vara en krävande uppgift behöver en riskvärdering göras.

I Luxemburg utför ekonomiministeriet kontroller innan tillstånd utfärdas för att kontrollera efterlevnaden av samtliga fyra krav. Kontroller av gott anseende görs också när tillståndshavare har ekonomiska svårigheter, såsom insolvens eller konkurs, för att skydda avtalsparterna. Kontroller av gott anseende, ekonomiska resurser och faktisk och fast etablering görs också när en tillståndshavare ansöker om ett nytt tillstånd, exempelvis för att utöka verksamheten till en annan sektor som tillståndshavaren behöver ett ytterligare tillstånd för.

När det gäller de problem som uppstår i samband med kontroller av om företagen är faktiskt och fast etablerade, vilka anses vara mer resurskrävande än andra kontroller, framhåller många verkställande myndigheter hur krävande kontrollerna är samt att det saknas administrativ kapacitet att kontrollera alla vägtransportföretag som är registrerade i en viss medlemsstat.

Endast två medlemsstater lämnade in uppgifter om antalet kontroller som utförts av de fyra kraven gällande rätten att bedriva yrkesmässig transport på väg. I Estland genomfördes 80 kontroller av anseende och 80 kontroller av yrkeskunnande under perioden 2015–2016. I Sverige gjordes 131 kontroller av gott anseende.

2. Tillstånd

I artikel 2 i förordning (EG) nr 1071/2009 definieras tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik som ”ett förvaltningsbeslut som innebär att ett företag som uppfyller villkoren enligt denna förordning får tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik”.

Sådana ”förvaltningsbeslut” har olika rättslig karaktär i olika medlemsstater. Ett tillstånd kan vara en förutsättning för att få rätt att bedriva trafik nationellt och/eller inom gemenskapen för internationella transporter, det kan vara likvärdigt med ett tillstånd att enbart bedriva nationell trafik eller vara ett enda tillstånd som ger rätt att bedriva trafik nationellt och internationellt.

I Bulgarien och Litauen finns det till exempel fyra olika slags tillstånd (tillstånd för nationella persontransporter, tillstånd för nationella godstransporter, gemenskapstillstånd för persontransporter och gemenskapstillstånd för godstransporter). I Bulgarien utfärdas

emellertid bara ett dokument (det vill säga tillstånd) för nationella och internationella transporter.

I Belgien utfärdas endast gemenskapstillstånd, för antingen person- eller godstransporter.

Från och med 2012 måste företag som är etablerade i Estland och har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik ansöka om gemenskapstillstånd, som är den enda typen av tillstånd som finns i denna medlemsstat.

I Luxemburg finns det bara två slags tillstånd, ett för nationella transporter och ett för internationella transporter.

I Rumänien utfärdas endast gemenskapstillstånd, för antingen person- eller godstransporter.

I Förenade kungariket finns det två huvudtyper av tillstånd för företag som bedriver person- eller godstransporter: nationella standardtillstånd och internationella tillstånd. Internationella tillstånd utfärdas till företag som bedriver internationella transporter och motsvarar gemenskapstillstånd. Dessutom finns det i Förenade kungariket andra kategorier för företag som utför transporter för egen räkning och som inte omfattas av förordning (EG) nr 1071/2009. En annan kategori utgörs av organisationer som utför icke yrkesmässiga persontransporter och inte är företag, såsom skolor, välgörenhetsorganisationer och intressegrupper.

Eftersom det finns olika typer av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik är det endast möjligt att göra en allmän jämförelse av uppgifterna från medlemsstaterna. De flesta medlemsstaterna lämnade emellertid uppgifter om det totala antalet transportföretag som hade tillstånd den 31 december 2016, vilket användes som utgångspunkt för uppgifterna om antal tillstånd som hade beviljats, tillfälligt dragits in eller återkallats. Österrike har 11 499 företag med tillstånd (för gods- och persontransporter), Belgien 9 007, Bulgarien 13 354, Cypern 2 945, Tjeckien 24 482, Tyskland 51 127, Danmark 5 618, Estland 3 330, Grekland 12 187¹⁴, Spanien 96 237, Finland 15 941, Frankrike 128 319, Ungern 13 267, Kroatien 601, Irland 5 585, Italien 105 560, Litauen 866, Luxemburg 497, Lettland 4 313, Malta 684, Nederländerna 13 172¹⁵, Polen 84 304, Portugal 8 674, Sverige 17 608, Slovenien 5 811, Slovakien 8 564 och Förenade kungariket 42 573. Totalt fanns 608 212 godstransportföretag och 77 913 persontrafikföretag i EU¹⁶.

Det stora flertalet företag som har tillstånd är godstransportföretag. Andelen godstransportföretag med tillstånd av det totala antalet transportföretag med tillstånd i de rapporterade medlemsstaterna var 89 % den 31 december 2016 (88 % den 31 december 2014). Andelen persontransportföretag var bara 11 %. Enda undantaget var Malta, där antalet persontransportföretag (596) klart översteg antalet godstransportföretag (88). I Frankrike var andelen persontransportföretag betydligt högre än genomsnittet i EU (24 %).

¹⁴ Grekland och Nederländerna rapporterade bara antalet godstransportföretag.

¹⁵ Grekland och Nederländerna rapporterade bara antalet godstransportföretag.

¹⁶ Tre medlemsstater rapporterade inte antalet persontransportföretag och en medlemsstat rapporterade inte antalet godstransportföretag.

2.1 Utfärdade tillstånd

På grundval av uppgifter som lämnades av 24 medlemsstater¹⁷ beviljades 278 092 tillstånd för att bedriva yrkesmässiga persontransporter (25 788) och godstransporter (252 304) under rapporteringsperioden.

Antalet tillstånd som utfärdades sträckte sig från 27 i Malta till 122 790 i Spanien. En detaljerad tabell över de uppgifter som lämnades finns i bilaga I till denna rapport.

Större delen av de utfärdade tillstånden 2015 och 2016 avsåg godstransportföretag (totalt 91 %) och bara en liten del (9 %) persontransportföretag.

2.2 Återkallade och tillfälligt indragna tillstånd

På grundval av de uppgifter som har rapporterats av 25 medlemsstater¹⁸ uppgick det totala antalet återkallade och tillfälligt indragna tillstånd under perioden 2015–2016 till 130 998. Det kan konstateras att flest tillstånd återkallades och drogs in tillfälligt i Spanien (76 534 för person- och godstransporter). I andra änden av skalan rapporterades mycket få återkallelser och tillfälliga indragningar i Portugal (1), Irland (7), Luxemburg (13) och Rumänien (15). Närmare information om återkallade och tillfälligt indragna tillstånd finns i bilaga II till denna rapport.

Enligt de medlemsstater som lämnade information om varför tillstånd återkallades eller drogs in tillfälligt var de huvudsakliga skälen att tillstånd eller gemenskapstillstånd hade löpt ut, att företag skulle avvecklas eller att transportföretagen begärde detta.

Spanien uppgav dock att det huvudsakliga skälet till att återkalla eller tillfälligt dra in tillstånd var bristande efterlevnad av de fyra kraven för tillträde till yrket (47 719 återkallelser av det skälet). I Sverige var det viktigaste skälet till att tillstånd återkallades underlåtenhet att uppfylla kravet på faktisk och fast etablering (1 514 återkallelser av det skälet), vilket även gällde Estland (167) och Slovenien (55). I Förenade kungariket var det viktigaste skälet till återkallelser avsaknad av gott anseende (466 återkallelser och tillfälligt indragna tillstånd av det skälet).

3. Intyg om yrkeskunnande

Intyg om yrkeskunnande som utvisar att personen i fråga har avlagt de skriftliga och muntliga examensprov som avses i artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009 utfärdas av de behöriga myndigheterna.

¹⁷ Österrike, Portugal, Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Tyskland, Danmark, Estland, Grekland, Spanien, Finland, Frankrike, Kroatien, Irland, Italien, Luxemburg, Lettland, Malta, Nederländerna, Polen, Sverige, Slovenien, Slovakien, Förenade kungariket.

¹⁸ Malta, Ungern och Cypern rapporterade inte om denna punkt.

Enligt uppgifterna från 25 medlemsstater¹⁹ utfärdades 477 761 intyg om yrkeskunnande under rapporteringsperioden. Här ingår intyg som utfärdats efter ett examensprov i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009 och genom erkännande av yrkeserfarenhet med stöd av undantaget i artikel 9 i förordningen.

Spanien utfärdade flest intyg i EU under rapporteringsperioden (388 218), följt av Nederländerna (25 597), Rumänien (20 960), Polen (7 100) och Frankrike (6 616). Närmare information finns i bilaga III till denna rapport.

4. Trafikansvariga som förklarats olämpliga

Enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska den behöriga myndigheten, om en trafikansvarig förlorar sitt goda anseende, förklara denne olämplig att leda företagets transportverksamhet.

Olämplighetsförklaringar utfärdades i tio av de rapporterade medlemsstaterna: Österrike (3), Belgien (5), Danmark (82), Tyskland (5), Spanien (17), Estland (11), Finland (15), Italien (72), Sverige (49) och Förenade kungariket (253). De uppgifter som medlemsstaterna lämnade finns i bilaga II till denna rapport.

5. Utbyte av information

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 bör varje medlemsstat föra ett nationellt register över de vägtransportföretag som har fått tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Minimikrav på de uppgifter som ska föras in i dessa register och gemensamma regler för sammankopplingen av dessa register till Europeiska registret för vägtransportföretag fastställs i kommissionens beslut (EU) 2016/480²⁰. Dessa uppgifter avser främst transportföretagens anseende, allvarliga överträdelser och information om gemenskapstillstånd.

Europeiska registret för vägtransportföretag var tänkt som ett nästa steg för att underlätta samarbetet mellan nationella myndigheter för att främja den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden av EU:s vägtransportlagstiftning i enlighet med artikel 16.5 i förordning (EG) nr 1071/2009. Europeiska registret för vägtransportföretag bör förenkla den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden och göra den mer kostnadseffektiv, under förutsättning att alla medlemsstater är anslutna och verkligen använder systemet för att utbyta uppgifter av kvalitet som finns i deras databaser. Sammankopplingarna av nationella register skulle ha uppnåtts senast den 31 december 2012.

Trots kraftiga förseningar i några av medlemsstaterna har samtliga medlemsstater nu sammankopplat sina nationella elektroniska register för vägtransportföretag.

Flera medlemsstater påpekade att deltagandet i Europeiska registret för vägtransportföretag ledde till förbättrat samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, samtidigt som

¹⁹ Österrike, Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Tyskland, Danmark, Estland, Grekland, Spanien, Finland, Frankrike, Kroatien, Ungern, Irland, Italien, Litauen, Lettland, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Sverige, Slovenien och Slovakien.

²⁰ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/480 av den 1 april 2016 om införande av gemensamma bestämmelser för sammankoppling av nationella elektroniska register över vägtransportföretag och om upphävande av förordning (EU) nr 1213/2010, EUT L 87, 2.4.2016, s. 4.

det bidrog till att förbättra effektiviteten i deras nationella elektroniska register. Ett betydande informationsutbyte om allvarliga överträdelser och anseende har registrerats, särskilt i Belgien, Tjeckien, Tyskland, Estland, Kroatien, Italien, Lettland, Slovenien och Sverige. Större delen av detta utbyte rör framställningar om kontroller av anseende som har skickats till och mottagits från andra medlemsstater. Det är värt att notera att informationsutbytenas volym har ökat betydligt jämfört med den föregående rapporteringsperioden²¹. Detta tyder på att slutförandet av sammankopplingen av de nationella elektroniska registren uppmuntrar ytterligare användning av Europeiska registret för vägtransportföretag och att medlemsstaterna generellt använder plattformen i större utsträckning. De uppgifter som medlemsstaterna lämnade finns i bilaga IV till denna rapport.

IV. Slutsatser

Denna rapport ger en överblick över den information som lämnats av medlemsstaterna enligt artikel 26 i förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler för rätten att bedriva yrkesmässig trafik. Informationen avser de delar av medlemsstaternas tillämpning av förordning (EG) nr 1071/2009 som räknas upp i artikel 26.1 i denna förordning under perioden från den 1 januari 2015 till den 31 december 2016.

De stora variationerna i fråga om kvaliteten hos medlemsstaternas uppgifter och tidpunkten för deras inlämnande påverkar den övergripande kvaliteten hos denna rapport. På grund av att en del uppgifter saknas om vissa aspekter av förordningen innehåller denna rapport inte någon fullständig analys av tillämpningen av bestämmelserna i förordning (EG) nr 1071/2009. Både antalet rapporterande medlemsstater och uppgifternas detaljnivå har dock förbättrats avsevärt jämfört med den föregående rapporteringsperioden.

Det bör understrykas att systemet för administrativt samarbete mellan medlemsstaterna hade gjort stora framsteg vid tidpunkten för utarbetandet av denna rapport. Kommissionen stöder dock även en förbättring av detta system, som bör bidra till en enhetlig och effektiv tillämpning av förordning (EG) nr 1071/2009 i samtliga medlemsstater.

Kommissionen påminner medlemsstaterna om deras skyldighet att lämna en fullständig rapport som innehåller alla uppgifter som räknas upp i artikel 26.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 inom den angivna tidsfristen, så att en fullständig rapport kan sammanställas och så att överträdelseförfaranden i enlighet med artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt kan undvikas. Kommissionen uppmanar också medlemsstaterna att använda standardformuläret för sin rapportering, så att de nationella rapporterna blir enhetliga.

²¹ Trots att flera medlemsstater inte rapporterade om informationsutbyten under den föregående rapporteringsperioden är ökningen mellan de två rapporteringsperioderna mycket betydande.