



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 25.9.2014
COM(2014) 592 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen i perioden fra 4. december 2011 til 31. december 2012 af visse bestemmelser i forordning (EF) nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet

(1. rapport fra Kommissionen om medlemsstaternes gennemførelse af visse bestemmelser angående adgang til vejtransporterhvervet)

I. Indledning

Denne rapport omhandler udøvelse af vejtransporterhvervet i medlemsstaterne. 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") 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 anvendelsesområde. 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 attesting af, at den pågældende er i besiddelse af de færdigheder og den viden, der er nødvendig 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 flere frister:

- Hvert andet år efter datoen, hvor forordningen blev taget i anvendelse, skal medlemsstaterne fremsende oplysningerne i henhold til forordningens artikel 26.
- På grundlag af bidragene fra medlemsstaterne udarbejder Kommissionen hvert andet år 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, nr. 1), betyder "godskørselserhvervet" den aktivitet, der udøves af virksomheder, som udfører godstransport for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog.

³ Ifølge forordningens artikel 2, nr. 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.

Nationale rapporter fra medlemsstaterne udgør et vigtigt input til Kommissionens rapport. Forordningens artikel 26 beskriver, hvilke oplysninger der skal 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 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.

Ud over denne indledning omfatter rapporten tre afsnit, som 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 en første rapport i medfør af forordning (EF) nr. 1071/2009, og den omfatter perioden fra 4. december 2011 til 31. december 2012 med henblik på at synkronisere offentliggørelsen af beretningen om gennemførelsen af sociallovgivningen for vejtransport⁴, jf. artikel 26, stk. 2, i forordning 1071/2009. Udgangspunktet for denne tidsramme svarer til den dato, fra hvilken forordningen begyndte at finde anvendelse. Den næste rapporteringsperiode dækker hele den toårige periode fra 1. januar 2013 til 31. december 2014.

Trods rapporteringsforpligtelsen i henhold til artikel 26 i denne forordning havde seks medlemsstater ikke indsendt deres nationale rapporter på det tidspunkt, hvor denne rapport blev udarbejdet. Det drejer sig om Belgien, Danmark, Finland, Tyskland, Luxembourg og Portugal. Nogle medlemsstater var alvorligt forsinkede med at indsende deres oplysninger inden fristens udløb den 30. september 2013, 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 problematisk at foretage en samlet analyse. Der er også tilfælde, hvor oplysningerne dækkede en anden periode end påkrævet.

⁴ Jf. 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 forordninger (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).

Ikke alle medlemsstater gav en begrundelse for den forsinkede fremsendelse af deres rapporter eller mangler i oplysningerne. De, der gjorde, bemærkede, at der var vanskeligheder med at koble deres nationale registre til det europæiske register over vejtransportvirksomheder, hvilket havde forhindret dem i at indberette oplysningerne om dette emne. Andre anførte, at visse udtryk i rapporteringskravene var uklare, f.eks. henvisningen til "vigtigste statistikker". Endelig bemærkede visse medlemsstater, hvor lokale eller regionale myndigheder har ansvaret for håndhævelsen, at det var en udfordring at indsamle data fra disse myndigheder.

Det bør tages i betragtning, at selv om indholdet af rapporten er skitseret i artikel 26, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009, er der ikke fastsat et standardiseret rapporteringsformat. Af hensyn til sammenhængen og med henblik på at bistå de kompetente nationale myndigheder med at opfylde deres rapporteringspligt i fremtiden vil medlemsstaterne få foreslået en standardformular efter analysen af de nationale bidrag.

III. Analyse af data om udøvelse af vejtransporterhvervet

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

Denne del består af en præsentation af nationale krav, kontroltilrettelæggelse, overensstemmelsesgrad og vanskeligheder på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne. Som følge af den fragmentariske karakter af medlemsstaternes rapporter er denne oversigt er ikke udtømmende.

Oplysninger om de nationale ordninger for tildeling af adgang til vejtransporterhvervet blev fremlagt af Østrig, Frankrig, Italien, Slovakiet og Den Tjekkiske Republik. To medlemsstater, nemlig Østrig og Slovakiet, indførte nationale krav, der skal opfyldes sideløbende med de betingelser, som er fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009. Slovakiet tilføjede et krav om, at en transportleder skulle være minimum 21 år. Østrig medtog en betingelse om, at en udøver af vejtransporterhvervet skal have de nødvendige parkeringspladser i kommunen eller i en anden kommune i det samme eller tilstødende administrative distrikt.

Frankrig har besluttet at udvide forpligtelsen til overholdelse af reglerne om adgang til udøvelse af vejtransportvirksomhed til vognmænd, der udfører godstransport med køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 tons, og virksomheder, der udfører personbefordring ad landevej med køretøjer indrettet til at transportere mindre end ni passagerer. Desuden er der indført en forenkling af de administrative procedurer i relation til det økonomiske grundlag.

I Den Tjekkiske Republik findes der fire typer tilladelser for virksomheder, nemlig: i) køretøjer til befordring af mere end ni personer, inklusive føreren, ii) varevogne eller vogntog, hvis tilladte totalmasse overstiger 3,5 tons, iii) køretøjer til befordring af højst ni personer (inklusive føreren) og iv) varevogne eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke

overstiger 3,5 tons. De første to kategorier skal opfylde kravene i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Italien oplyste, at man var ved at udarbejde regler med henblik på vedtagelse, der omfatter en gennemgang af, hvad der udgør en overtrædelse, jf. den gældende lovgivning, og de dermed forbundne sanktioner. Italien er også i færd med at udarbejde proceduremæssige foranstaltninger, som den kompetente myndighed kan træffe, hvis den i særlige tilfælde finder, at konstatering af ikkeopfyldelse af vandelskravet vil være uforholdsmæssig i forhold til den begåede overtrædelse. Endelig er de italienske myndigheder i gang med at forbedre deres administrative og tekniske procedurer for at sikre, at foranstaltningerne i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009 er effektive. Italien har desuden angivet vanskeligheder ved at kontrollere overholdelsen af kravet om økonomisk grundlag i realtid og på grund af de forskellige retlige begreber i forbindelse med en sikkerhedsstillelse, der er fastsat i national lovgivning, manglende forsikringspolicer fra virksomhederne i de tidlige faser og håndtering af procedurer i forbindelse med dette krav, eftersom der er over et hundrede uafhængige og administrativt uafhængige provinsadministrationer i hele Italien.

Spanien forklarede, at betingelserne vedrørende faglige kvalifikationer og god vandel samt økonomisk grundlag er meget strenge i national ret, og følgelig var ingen væsentlige ændringer påkrævet efter ikrafttrædelsen af forordning (EF) nr. 1071/2009 bortset fra specifikke ændringer af lovgivningen for så vidt angår beskrivelsen af personer, der arbejder som transportledere.

I forbindelse med gennemførelsen af bestemmelserne om vandelskravet (artikel 6 i forordning (EF) nr. 1071/2009) fandt Slovenien, at der manglede præcision med hensyn til de tilfælde, hvor den licensudstedende myndighed kan suspendere eller tilbagekalde virksomhedens tilladelse eller erklære den pågældende for uegnet til at varetage dette erhverv.

For så vidt angår kontrol af overholdelsen af artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009 har Estland, Ungarn, Irland og Letland kastet et vist lys over deres nationale situation.

Estland påpegede, at der udføres kontrol efter et risikobaseret system, som navnlig er rettet mod virksomheder, der har øget risiko for at begå alvorlige eller hyppige overtrædelser af reglerne for vejtransport.

I Irland foretages der kontrol af god vandel, økonomisk grundlag og faglige kvalifikationer mindst hvert femte år i forbindelse med fornyelsen af en godkendelse for hver virksomhed, da varigheden af en tilladelse er begrænset til denne periode. 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 Letland udføres kontrol af overholdelsen af kravet om økonomisk grundlag ved hjælp af oplysninger fra årsrapporterne fra virksomhedsregisteret.

Ungarn anførte antallet af kontroller af vandelskravet (11 062), økonomisk grundlag (7 197) og faglige kvalifikationer (5 329) i denne rapporteringsperiode.

Seks medlemsstater, nemlig Cypern, Estland, Irland, Litauen, Malta og Slovenien, oplyste, at der var en høj grad af overholdelse af kravene for vejtransportvirksomheder, der opererer i sektoren, jf. artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

2. Tilladelser

Det fremgår af oplysningerne, at de fleste medlemsstater ikke rapporterer om tilladelse i henhold til kapitel III i forordning nr. 1071/2009. Ifølge forordningen er en "vejtransporttilladelse" en administrativ afgørelse, hvorved der meddeles en virksomhed, der opfylder betingelserne i forordning 1071/2009, tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet.

Alt efter de nationale ordninger findes der en række muligheder. En tilladelse kan være en forudsætning for at opnå en licens til national transport og/eller en fællesskabstilladelse med henblik på at udføre international transport; det kan svare til en licens til national transport, eller det kan betyde en licens til national og international transport udstedt ved hjælp af en enkelt tilladelse. På grund af manglende oplysninger om de nationale tilladelsesordninger giver de kvantitative data, som medlemsstaterne har indsendt, dog ikke noget klart billede af, hvor mange virksomheder der udøver vejtransporterhvervet. Til dette formål **opfordres medlemsstaterne til at udarbejde en oversigt over deres nationale ordninger for tilladelser med henblik på at indsamle ensartede oplysninger i den næste rapporteringsperiode.**

Flere medlemsstater anførte det samlede antal godkendte operatører den 31. december 2012, hvilket udgør et referencepunkt for data om antallet af tilladelser, der er udstedt, suspenderet eller tilbagekaldt. Den Tjekkiske Republik har næsten 95 600⁵ godkendte operatører, Italien ca. 81 000, Det Forenede Kongerige over 53 500, Sverige omkring 18 000, Nederlandene næsten 11 700, Irland 5 800, Litauen 4 500 og Slovakiet 2 800. Ungarn anførte lidt over 45 000 gyldige tilladelser.

På grundlag af disse oplysninger ser det ud til, at det **store flertal af virksomheder med tilladelse udfører godstransport.**

Desuden har Estland og Spanien indsendt oplysninger om antallet af fællesskabstilladelser, henholdsvis 1 700 og 27 000, på samme tidspunkt, men uden angivelse af, hvor stor en del af alle tilladelser til udøvelse af vejtransporterhvervet de udgør. Bulgarien meddelte, at der den 13. januar 2014 var ca. 10 300 transportvirksomheder med fællesskabstilladelse.

⁵ Antallet vedrører fire typer tilladelser, som dækker personbefordring med et køretøj til mere end 9 personer, højst 9 personer, varetransport med køretøjer, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 tons, eller er på mindst 3,5 tons. Ikke alle behøver overholde kravene i forordning 1071/2009 til udøvelse af vejtransporterhvervet.

2.1 Udstedte tilladelser

Medlemsstaterne indberettede forskellige data om udstedte tilladelser, ofte vedrørende fællesskabstilladelser og tilladelser til national transport. Kun 12 medlemsstater⁶ indsendte data om udstedte tilladelser, og halvdelen af dem⁷ henviste til den fulde periode, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 1071/2009. På grundlag af disse data kan det konstateres, at der i disse 12 medlemsstater blev udstedt omkring 171 000 tilladelser⁸ til at udøve vejtransporterhvervet inden for passager- og godstransport. Antallet af nationale tilladelser varierede fra 900 i Irland til 81 000 i Italien. En detaljeret tabel med de indsendte oplysninger findes i bilag I til denne rapport.

Af de forelagte oplysninger fremgår det, at det største antal tilladelser blev udstedt i Italien (81 000 for både person- og godstransport) og Spanien (næsten 31 000 for både passager- og godstransport). Disse tal kan sammenlignes med 10 000 udstedte tilladelser til passager- og godstransport i Frankrig. Det skal bemærkes, at det franske tal også omfatter operatører, der udfører godstransport med køretøjer, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger tærsklen på 3,5 tons, og operatører, der udfører befordring af rejsende med køretøjer til færre end ni personer, inklusive føreren. I Spanien omfatter antallet af udstedte tilladelser registreringer, overførsel af virksomheder, udskiftninger, typeændringer og bopælsændringer, opgraderinger, ophævelser af en midlertidig suspension og overtagelser.

Andre medlemsstater forklarer ikke, hvilke elementer kategorien udstedte tilladelser omfatter. For at sikre ensartethed i dataene ville det være en fordel at nå frem til en fælles forståelse på EU-niveau af, hvilken type data der bør indgå i kategorien for udstedte tilladelser.

Endvidere er andelen af tilladelser til vejgodstransport i alle tilfælde mindst dobbelt så høj (Irland) og op til næsten 70 gange så høj (Spanien) som tilladelser til personbefordring. Denne tendens vendes kun i Frankrig, hvor der blev udstedt flere tilladelser til virksomheder, som udøver deres erhverv inden for personbefordring. Dette kan forklares ved den franske beslutning om at medtage et bredere spektrum af køretøjer, som er forpligtet til at opfylde kravene i forordning (EF) nr. 1071/2009.

2.2 Tilbagekaldte og suspenderede tilladelser

På grundlag af oplysninger, som medlemsstaterne har indberettet, kan det konstateres, at det højeste antal tilbagekaldelser af tilladelser blev rapporteret i Spanien og androg næsten 37 600 for personbefordring og godstransport. Disse tilbagekaldelser skyldtes manglende bevis for opfyldelse af de betingelser, der er nødvendige for at få en tilladelse, og som skal meddeles efter anmodning fra en ansøger eller ved virksomhedens ophør. Frankrig havde det næsthøjeste antal tilbagekaldelser af tilladelser til personbefordring og godstransport,

⁶ Østrig, Den Tjekkiske Republik, Frankrig, Grækenland, Ungarn, Irland, Italien, Nederlandene, Polen, Slovakiet, Spanien og Sverige.

⁷ Østrig, Grækenland, Ungarn, Irland, Italien og Sverige.

⁸ Antallet omfatter kun tilladelser udstedt i 2012 og i hele rapporteringsperioden fra 4. december 2011 til 31. december 2012.

svarende til 4 700, efterfulgt af Slovakiet med 1 200, Sverige med 965, Den Tjekkiske Republik med 956 og Slovenien med 599 tilbagekaldelser. I Nederlandene blev mere end 1 000 tilladelser tilbagekaldt og kun vedrørende godstransport ad landevej.

I den anden ende af skalaen indberettede Grækenland 222 tilbagekaldelser for personbefordring og godstransport, Polen (68), Letland (58), Ungarn (33) og Italien (31), mens andre medlemsstater ikke nåede op på mere end 10. Detaljerede oplysninger om tilbagekaldelser og suspenderede tilladelser er anført i bilag II til denne rapport.

Antallet af tilladelser til personbefordring og godstransport, som blev tilbagekaldt, oversteg kun antallet af udstedte tilladelser i tre medlemsstater, nemlig Slovakiet, Spanien og Nederlandene. Forskellen er størst i Spanien, hvor der blev tilbagekaldt 6 600 tilladelser mere, end der blev udstedt. Denne forskel kan være større, når der tages hensyn til de yderligere 12 500 tilladelser, som blev suspenderet i Spanien. I Slovakiet og Nederlandene var forekomsten af tilladelser, der blev tilbagekaldt, mindre væsentlig, nemlig henholdsvis 46 og 229.

Nogle medlemsstater delte oplysninger om årsagerne til tilbagekaldelse af en tilladelse. I Østrig skyldtes 9 ud af 10 tilbagekaldelser og i Nederlandene de fleste, at vejtransportvirksomheden ikke opfyldte kravet i artikel 3, stk. 1, litra c), i forordning (EF) nr. 1071/2009 om et tilstrækkeligt økonomisk grundlag. I Slovenien var årsagerne til tilbagekaldelserne enten likvidation af et selskab eller udløb af en fællesskabstilladelse. Sverige anførte, at 962 ud af 965 tilbagekaldelser skyldtes manglende overholdelse af artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1071/2009, der omhandler yderligere krav, som medlemsstaterne kan stille. I Litauen var en enkelt tilbagekaldelse baseret på manglende opfyldelse af kravet om faglige kvalifikationer, og tre var forbundet med manglende opfyldelse af kravet om virksomhedens adresse og ændringer i oplysninger om transportlederen.

3. Beviser for faglige kvalifikationer

Ifølge oplysninger fra 20 medlemsstater blev der udstedt over 52 000 beviser for faglige kvalifikationer. 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 erhvervserfaring efter en fritagelse, jf. artikel 9 denne forordning.

Udstedelsen af den største andel af beviser i Den Europæiske Union i denne rapporteringsperiode fandt sted i Rumænien og udgjorde 31,5 % af det samlede antal beviser, som medlemsstaterne har udstedt og indberettet, efterfulgt af Frankrig (11 %), Spanien (11 %), Italien (8 %), Den Tjekkiske Republik (8 %), Sverige (6 %) og Polen (5 %). I de medlemsstater, som indberettede data, meddelte kun Malta, at der ikke var blevet udstedt et eneste bevis for faglige kvalifikationer i referenceperioden. 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 medlemsstater⁹, der har oplyst antallet af uegnehedserklæringer, anførte, at der ikke blev registreret et eneste tilfælde i rapporteringsperioden, hverken for personbefordring eller godstransport. Der blev udstedt uegnehedserklæringer i fire medlemsstater: Frankrig (3)¹⁰, Estland (14)¹¹, Ungarn (129)¹² og Italien (348)¹³. Frankrig anførte, at begrundelserne for uegnehedserklæringer enten var manipulation med fartskriveren eller alvorlige overtrædelser af færdselsreglerne. I Ungarn førte forsinkelse af eller mangel på de fornødne 10-årige uddannelseskurser for transportledere i visse tilfælde til konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet. Oplysningerne fra medlemsstaterne kan findes i bilag II til denne rapport.

5. Informationsudveksling

Ifølge artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009 skal hver medlemsstat føre et nationalt register over vejtransportvirksomheder, der har fået vejtransporttilladelse. Mindstekravene til de data, der skal indføres i disse registre for at lette sammenkoblingen mellem medlemsstaternes registre, er fastsat i Kommissionens afgørelse (EU) 2009/992 om mindstekravene til de data, der skal indføres i det nationale elektroniske register over vejtransportvirksomheder¹⁴. Etablering af det europæiske register over vejtransportvirksomheder (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 data af høj kvalitet, de har i deres databaser.

På grundlag af de indberettede data kan det bemærkes, at **systemet med administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne ikke er blevet gennemført**. Nogle medlemsstater såsom Cypern, Litauen, Malta, Den Tjekkiske Republik, Nederlandene og Slovakiet anførte, at der ikke skete nogen udveksling af oplysninger i henhold til artikel 18 i forordning (EF) nr. 1071/2009, hvilket til dels kan skyldes deres geografiske beliggenhed. Imidlertid blev der påvist god praksis af Bulgarien, Estland, Frankrig, Irland, Polen, Rumænien og Spanien, hvor udveksling af oplysninger fandt sted i denne rapporteringsperiode. **Kommissionen støtter en**

⁹ Østrig, Den Tjekkiske Republik, Grækenland, Malta, Nederlandene, Polen og Slovakiet.

¹⁰ I 2012.

¹¹ Idem.

¹² I denne rapporteringsperiode.

¹³ Dette antal omfatter erklæringer udstedt indtil den 26. september 2013.

¹⁴ EUT L 339 af 22.12.2009, s. 36.

yderligere forbedring af det administrative samarbejde, der styrker en ensartet og effektiv gennemførelse i alle EU's medlemsstater.

Sammenkoblingen af nationale registre skulle være gennemført senest den 31. december 2012. En række medlemsstater har redegjort for status for gennemførelsen af ERRU. Registret var ikke operationelt i Cypern og Frankrig. Irland oplyste, at gennemførelsen af et nyt elektronisk register over vejtransportvirksomheder er i sin sidste fase, og at sammenkoblingen ville følge inden længe. Slovenien forsikrede, at alle oplysninger, der kræves i henhold til artikel 26 forordning (EF) nr. 1071/2009 ville være til rådighed i den næste rapporteringsperiode efter færdiggørelsen af et nationalt elektronisk register, som gik ind i sin afsluttende fase. Frankrig stillede forslag om en fælles EU-database til indsamling af lovovertrædelser efter Euro Contrôle Route's praksis.

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 visse aspekter af medlemsstaternes gennemførelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 (som anført i artikel 26, stk. 1, litra a) til e), i forordning (EF) nr. 1071/2009) i perioden fra 4. december 2011 til 31. december 2012.

Kvaliteten og rettidigheden af medlemsstaternes bidrag var i høj grad påvirket af, at det er den første rapporteringsperiode. Da der mangler en hel del oplysninger, indeholder Kommissionens rapport ikke en fuldstændig analyse af gennemførelsen af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009. Kommissionen minder medlemsstaterne om deres forpligtelse til at indsende en fuldstændig rapport med alle de dataelementer, der er nævnt i artikel 26, stk. 1, litra a) til e), i forordning (EF) nr. 1071/2009 inden for den fastsatte tidsfrist.

For at skabe overensstemmelse i de nationale bidrag og med henblik på at bistå de kompetente nationale myndigheder med at opfylde deres indberetningspligt i fremtiden, bør Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne udarbejde en standardformular. Drøftelser om denne standardformular bør bidrage til at afklare spørgsmål om, hvilken type oplysninger der skal indsendes, hvilket igen bør hjælpe medlemsstaterne til at få tilrettelagt dataindsamlingen i tide til den næste rapporteringsperiode. Endelig forventes færdiggørelsen af sammenkoblingen af nationale registre til ERRU også at forbedre kvaliteten af de indberettede data.

For den næste rapporteringsperiode 2013-2014 opfordres samtlige medlemsstater til at overholde indberetningspligten, så der kan udarbejdes en fuldt dækkende rapport, og for at undgå overtrædelsesprocedurer i henhold til artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Desuden opfordres medlemsstaterne til at udarbejde en oversigt over deres nationale tilladelsesordninger, så oversigten på europæisk plan bliver mere pålidelig og af en bedre kvalitet.

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