

Vergaderjaar 2021–2022

36 155

Wijziging van de Wet wegvervoer goederen, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PbEU 2020, L 249)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt, teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (hierna: Verordening (EU) 2020/1055). Onder nummer 9 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is een transponeringstabel opgenomen. Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt de Verordeningen (EG) 1071/2009¹ en (EG) 1072/2009² en maakt deel uit van het Eerste EU-mobiliteitspakket. Dit pakket heeft als overkoepelend doel *om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector*. Het doel van het voorstel is ook om de samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van handhaving en controle te verbeteren. Het mobiliteitspakket bestaat uit twee verordeningen en een richtlijn en wordt gefaseerd van toepassing

¹ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PbEG 2009, L 300).

² Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PbEG 2009, L 300).

binnen de Europese Unie. Verordening (EU) 2020/1054³ is reeds van toepassing vanaf 20 augustus 2020. Richtlijn 2020/1057⁴ is van toepassing met ingang van 2 februari 2022 en Verordening (EU) 2020/1055 is van toepassing met ingang van 21 februari 2022.

Richtlijn 2020/1057 stelt speciale regels over de toepassing van de detacheringsrichtlijn op werknemers die internationaal vervoer van goederen en personen verrichten. De Richtlijn beoogt het evenwicht te waarborgen tussen goede arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders enerzijds en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen op basis van eerlijke concurrentie anderzijds.

Parallel aan dit wetsvoorstel wordt een voorstel van wet voorbereid tot wijziging van de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie en enkele andere wetten in verband met de implementatie van deze Richtlijn.

Verordening (EU) 2020/1054 inzake de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs en regels met betrekking tot de tachograaf is sinds 20 augustus 2020 van toepassing. Deze Verordening betreft een wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006⁵ en Verordening (EU) nr. 165/2014⁶. Voor zover nodig wordt in het Arbeidstijdenbesluit vervoer aan deze verordening uitvoering gegeven.

Verordening (EU) 2020/1055 wordt hieronder toegelicht.

2. Implementatiewetgeving

Een gedeelte van de artikelen in Verordening (EU) 2020/1055 heeft gevolgen voor de Nederlandse regelgeving en vergt derhalve aanpassing van nationale wet- en regelgeving, waaronder de Wet wegvervoer goederen (hierna: Wwg), de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp 2000), de Regeling wegvervoer goederen en het Besluit personenvervoer 2000. Hieronder worden deze wijzigingen besproken.

Uit de ervaringen met de uitvoering van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 is gebleken dat de regels in die verordeningen op een aantal punten kunnen worden verbeterd. Volgens de Europese Commissie blijkt onder meer dat – om eerlijke concurrentie en een gelijk speelveld op de interne markt te kunnen garanderen – het noodzakelijk is ervoor te zorgen dat wegvervoerondernemingen die in een lidstaat zijn gevestigd, werkelijk en duurzaam in die lidstaat aanwezig zijn en hun vervoersactiviteiten vanuit die lidstaat uitvoeren. In het licht van de opgedane ervaring zijn op grond van de in de Verordeningen de bepalingen inzake het bestaan van een werkelijke en duurzame vestiging

³ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PbEU 2020, L 249).

⁴ Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PbEU 2020, L 249).

⁵ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PbEG 2006, L 102).

⁶ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEU 2014, L 60).

verduidelijkt en aangescherpt. Een aandachtspunt hierbij was het vermijden van onevenredige administratieve lasten. Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012. Hiermee zijn deze Verordeningen aangepast aan de ontwikkelingen in de wegvervoersector. De belangrijkste wijzigingen van deze Verordening betreffen op hoofdlijnen allereerst de ondergrens van de vergunningplicht voor de communautaire vergunning die voor goederenvervoer wordt verlaagd van 3,5 ton toelaatbare maximummassa naar 2,5 ton toelaatbare maximummassa, waarbij het lidstaten vrij staat een strengere ondergrens voor de vergunningplicht te hanteren. Deze wijziging heeft voor het overgrote deel van de in Nederland gevestigde vervoersondernemingen geen gevolgen, aangezien voor deze ondernemingen volgens de Wet wegvervoer goederen de Verordeningen (EG) 1071/2009 en (EG) 1072/2009 reeds van toepassing zijn indien beroepsgoederenvervoer wordt verricht met vrachtauto's met een laadvermogen van meer dan 500 kg. Er is echter een kleine categorie voertuigen die een toelaatbare maximummassa heeft van meer dan 2,5 ton, maar een laadvermogen van 500 kg of minder. Deze voertuigen vallen als gevolg van de huidige wetgeving in Nederland onbedoeld buiten de vergunningsgrens voor een communautaire vergunning. Dat wordt onwenselijk geacht. De grens van meer dan 500 kg laadvermogen behoort juist te dienen als een strengere vergunningsgrens dan meer dan 2,5 ton toelaatbare maximummassa. Ook staan Verordeningen (EG) 1071/2009 en (EG) 1072/2009 een soepelere vergunningsgrens niet toe. Hoewel het aantal ondernemers dat uitsluitend met deze voertuigen rijdt zeer klein tot nihil zal zijn, kan dit niet worden uitgesloten. Om die reden wordt in het wetsvoorstel aan artikel 2.1, derde lid, van de Wwg expliciet toegevoegd dat de beroepsverordening ook van toepassing is op beroepsgoederenvervoer dat wordt verricht met een vrachtauto met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton. De grens van meer dan 500 kg laadvermogen blijft gelden, omdat deze voor veruit de meeste voertuigen nog altijd geldt als een strengere vergunningsgrens dan meer dan 2,5 ton toelaatbare maximummassa. In Verordening (EG) 1072/2009 worden verder extra voorwaarden gesteld aan cabotage in het goederenvervoer, doordat vervoerders na afloop van de toegestane drie cabotageritten in zeven dagen voor een periode van vier dagen geen cabotagevervoer meer mogen verrichten in dezelfde lidstaat. Cabotage helpt om de benuttingsgraad van zware bedrijfsvoertuigen te verhogen en het aantal lege ritten te verminderen, maar het mag geen permanente activiteit in een andere lidstaat worden. De Verordening geeft ook nieuwe regels over de wijze waarop bestuurders kunnen aantonen dat zij cabotagevervoer verrichten. Dit moet mogelijk worden door middel van bijvoorbeeld een digitale vrachtbrief (e-CMR). De lidstaten krijgen tot slot de plicht om minstens twee keer per jaar onderling afgestemde wegcontroles uit te voeren op het cabotagevervoer.

De derde belangrijke wijziging in de Verordening bepaalt dat het voertuig, dat gebruikt is voor het internationaal transport, eens in de acht weken verplicht dient terug te keren naar één van de exploitatievestigingen van de onderneming in de EU-lidstaat van vestiging. Deze wijziging is van belang, omdat het stelselmatig negeren van de terugkeerplicht ertoe kan leiden dat een onderneming niet langer voldoet aan de eis van werkelijke en duurzame vestiging.

Het was voorheen ook mogelijk om, naast de vier Europese eisen (betrouwbaarheid, vakbekwaamheid, werkelijke en duurzame vestiging en financiële draagkracht) eigen nationale eisen te stellen. Die mogelijkheid wordt geschrapt. De verschillen in het recht op toegang tot het beroep naargelang de lidstaat vallen dus weg. Voor Nederland heeft dit geen gevolgen, omdat Nederland voorheen geen aanvullende nationale eisen heeft gesteld.

Ook wordt in de Verordening ketenaansprakelijkheid doorgevoerd. Dit betekent dat de aansprakelijkheid voor schending van regels inzake internationaal vervoer wordt uitgebreid tot een ketenaansprakelijkheid om misbruik verder te voorkomen. Niet alleen de vervoersondernemingen maar ook verzenders, expediteurs en subcontractanten kunnen aansprakelijk worden gesteld wanneer zij wisten of hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht geven een inbreuk op Verordening (EG) nr. 1072/2009 inhielden.

Daarnaast worden er enkele nieuwe wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot de betrouwbaarheidseis, de eis van werkelijke en duurzame vestiging en de eis van financiële draagkracht. Ook worden een aantal onderdelen toegevoegd aan het nationale elektronische register dat lidstaten op basis van artikel 16 van Verordening (EG) 1071/2009 moeten aanhouden. Het gaat onder meer over registratiekentekens van voertuigen waarover ondernemingen die in een lidstaat zijn gevestigd beschikken. De verstrekking van deze gegevens door een onderneming aan de NIWO respectievelijk de Minister is noodzakelijk om bijvoorbeeld aan te kunnen tonen dat een onderneming aan de eis van werkelijke en duurzame vestiging, bedoeld in artikel 5 van Verordening (EG) 1071/2009, voldoet. Hieronder en in de artikelsgewijze toelichting worden deze wijzigingen nader toegelicht.

3. Hoofdpijnen van het voorstel

3.1 Aanleiding van het wetsvoorstel

Zoals hierboven al vermeld is, strekt dit wetsvoorstel tot uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055. Een verordening is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten en behoeft in de regel geen implementatie. Er kunnen echter toch implementatiemaatregelen nodig zijn in de nationale regelgeving, bijvoorbeeld om een verordening zijn nuttig effect te doen hebben in de nationale rechtsorde van een lidstaat of om bepalingen in de nationale wetgeving, die niet of niet langer stroken met die van de verordening, te schrappen, daarmee in overeenstemming te brengen of daarop af te stemmen. Verordening (EU) 2020/1055 laat daarnaast op sommige onderdelen ruimte aan lidstaten om een nationale invulling te geven uit bepaalde eisen uit de Verordening. Om die redenen is dit wetsvoorstel opgesteld.

a. Doel van het wetsvoorstel

Met dit wetsvoorstel wordt, voor zover nodig, uitvoering gegeven aan Verordening (EU) 2020/1055. Het wetsvoorstel verduidelijkt welke eisen en sancties zullen worden toegepast. De wijzigingen van Verordening (EU) 2020/1055 passen uitstekend binnen de inspanningen van de regering om een betrouwbare en eerlijke interne markt te bewerkstelligen. Kabinetsbeleid is implementatiewetgeving zo veel mogelijk lastenluw te laten zijn. Dit wetsvoorstel sluit daarbij aan door geen aanvullende eisen te stellen dan welke door de Verordening worden voorgeschreven.

b. Europeesrechtelijk kader

De grondslag van zowel de Verordeningen (EG) 1071/2009, (EG) 1072/2009 als (EU) 2020/1055 is artikel 91 van het EU-werkingsverdrag (VwEU). In artikel 91 is vastgesteld dat in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten zullen worden vastgesteld. Deze regels betreffen onder meer de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden

toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn en de maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren.

c. Maatregelen in de Verordening/ Belangrijkste wijzigingen als gevolg van Verordening (EU) 2020/1055

Hieronder zal kort worden toegelicht op welke wijze de regering de maatregelen uit de Verordening implementeert. Voor gedetailleerde informatie omtrent de implementatie wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1071/2009

Verordening (EG) 1071/2009 ziet, in tegenstelling tot Verordening (EU) 1072/2009, ook op het vervoer van personen, indien het vervoer wordt verricht met voertuigen die zijn ingericht op het vervoer van meer dan negen personen, de bestuurder inbegrepen.

In Verordening (EU) 2020/1055 worden nieuwe voorwaarden geïntroduceerd voor de vestigingseis van bedrijven. In de Verordening is een aantal voorwaarden toegevoegd om aan deze vestigingseis te voldoen. Deze komen erop neer dat een bedrijf aantoonbaar gebonden is aan een lidstaat, onder andere door over gebouwen te beschikken, te zijn ingeschreven in het handelsregister, een geldig btw-identificatienummer te hebben van die lidstaat en voorts ook te beschikken over kantoren en personeel dat operationeel is en in verhouding staat tot de omvang van de activiteiten van de onderneming. Daarnaast krijgen lidstaten de mogelijkheid om twee extra vestigingseisen in te voeren voor in hun eigen lidstaat gevestigde ondernemingen. Nederland geeft hier uitvoering aan door de mogelijkheid te creëren vestigingseisen over te nemen in lagere regelgeving. Het betreft de volgende twee eisen dat een onderneming:

- a) *in verhouding tot de omvang van de activiteiten van de onderneming, in de gebouwen over naar behoren gekwalificeerd administratief personeel beschikt en dat de vervoersmanager tijdens de gewone kantooruren bereikbaar is;*
- b) *in verhouding tot de omvang van de activiteiten van de onderneming, naast de technische voorzieningen als bedoeld in lid 1, onderdeel f, van Verordening (EG) 1071/2009 op het grondgebied van die lidstaat over operationele infrastructuur beschikt, met inbegrip van een kantoor dat tijdens de gewone kantooruren geopend is.*

Betrouwbaarheidseis

Rehabilitatie vervoersmanager

Verordening (EU) 2020/1055 bevat een belangrijke wijziging wat betreft de inhoud van de betrouwbaarheidseis. Ingevolge artikel 14 van Verordening (EG) 1071/2009 moet de NIWO respectievelijk de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een vervoersmanager bij verlies van betrouwbaarheid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) 1071/2009 ongeschikt verklaren om zijn functie uit te oefenen. Als gevolg hiervan mag de vervoersmanager zijn functie niet meer uitoefenen in een EU-lidstaat totdat een rehabilitatiemaatregel of een andere maatregel van gelijke werking is getroffen. In het oude artikel 14 van Verordening (EG) 1071/2009 werd de rehabilitatieprocedure van vervoersmanagers volledig aan de lidstaten overgelaten. Op dit moment is in artikel 2.8 van de Wwg en 5b van de Wp 2000 opgenomen dat een vervoersmanager na afloop van een door respectievelijk de NIWO of de Minister vast te stellen

rehabilitatietermijn automatisch is gerehabiliteerd. Aangezien artikel 2.8 van de Wwg en artikel 5 van de Wp 2000 eisen dat bij vervoersmanagers veroordelingen of sancties van minder dan twee jaar oud ontbreken, is deze rehabilitatietermijn feitelijk twee jaar.

Verordening (EU) 2020/1055 heeft echter artikel 14 van Verordening (EG) 1071/2009 gewijzigd, waardoor er nu enkele minimumeisen gelden voor de rehabilitatieprocedure. De rehabilitatietermijn voor vervoersmanagers moet voortaan minimaal één jaar zijn. Daarnaast mag een vervoersmanager in ieder geval niet worden gerehabiliteerd voordat deze zijn herwonnen betrouwbaarheid heeft aangetoond door ofwel een passende opleiding te hebben gevolgd gedurende een periode van ten minste drie maanden, ofwel is geslaagd voor de examens over de in deel I van bijlage I van Verordening 1071/2009 afgelegde onderwerpen. Het vernieuwde artikel 14 betreft echter een vorm van minimumharmonisatie. Lidstaten mogen strengere eisen stellen dan de in artikel 14 omschreven minimumeisen. Zo mogen lidstaten op grond van artikel 13, tweede lid, van Verordening (EG) 1071/2009 eisen dat als rehabilitatiemaatregel vervoersmanagers opnieuw de examens, bedoeld in artikel 8 van de Verordening, afleggen.

Nederland heeft ervoor gekozen gebruik te maken van de mogelijkheid die artikel 13, tweede lid, biedt. In artikel 2.8a van de Wwg en artikel 5b van de Wp 2000 wordt opgenomen dat de ongeschikt verklaarde vervoersmanager opnieuw de examens, bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) 1071/2009, moeten behalen alvorens te worden gerehabiliteerd. De examens kunnen in Nederland worden afgelegd bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Indien ongeschikt verklaarde vervoersmanagers werkzaam zijn voor een in Nederland gevestigde vervoersonderneming, maar hun gewone verblijfplaats hebben in een andere EU-lidstaat, kunnen zij er ook voor kiezen opnieuw de examens, bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) 1071/2009, te halen in de lidstaat waarin zij hun gewone verblijfplaats hebben. In andere lidstaten behaalde examens worden erkend conform artikel 21 van Verordening (EG) 1071/2009.

In Nederland is de markt voor opleidingen ter voorbereiding op de examens voor vervoersmanagers geliberaliseerd. Er vindt geen externe kwaliteitscontrole plaats op deze opleidingen, zodat ook andere vormen van het verkrijgen van kennis over de onderwerpen, zoals door middel van zelfstudie, tot de mogelijkheden blijven behoren. Een toets of een vervoersmanager daadwerkelijk kennis heeft vergaard van de onderwerpen, bedoeld in deel I van bijlage I van de Verordening, vindt plaats door middel van het examen. Om die reden maakt Nederland gebruik van de mogelijkheid van artikel 13, tweede lid, van Verordening (EG) 1071/2009 om enkel het opnieuw behalen van de examens, bedoeld in artikel 8 van die Verordening, te laten volstaan voor rehabilitatie.

Ook wordt in de Wwg en de Wp2000 opgenomen dat de ongeschiktheidsverklaring zal gelden voor een periode van twee jaren. Deze termijn gold in de praktijk al, maar dit was nog niet expliciet opgenomen in de wet. Er is dus voor gekozen om aan te sluiten bij de huidige praktijk, in plaats van bij de nieuwe minimumeis van één jaar die als gevolg van Verordening (EU) 2020/1055 is ingevoerd.

Verklaring omtrent het gedrag (VOG)

Om de betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager te toetsen, moeten lidstaten volgens artikel 6, eerste lid, onder a, van Verordening (EU) 1071/2009 in ieder geval rekening houden met ernstige inbreuken op nationale voorschriften op het gebied van:

- a. handelsrecht;
- b. insolventierecht;
- c. de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden;
- d. wegverkeer;
- e. beroepsaansprakelijkheid, en
- f. mensen- of drugshandel.

Met ingang van 21 februari 2022 is door Verordening (EU) 2020/1055 aan bovenstaande lijst «belastingrecht» toegevoegd als extra categorie.

Nederland geeft uitvoering aan bovenstaande eis door de vervoerder en de vervoersmanager te verplichten een niet ouder dan twee maanden oud zijnde verklaring omtrent het gedrag (hierna: VOG) te overleggen. De VOG wordt verleend door de Minister voor Rechtsbescherming, op basis van artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens.

Binnen het Ministerie van Justitie en Veiligheid is het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent het Gedrag (COVOG) belast met de afgifte van de VOG. De Minister voor Rechtsbescherming hanteert bij zijn beslissing omtrent de afgifte van de VOG de justitiële gegevens die van belang zijn voor de functie van vervoerder. Het COVOG stelt daartoe een screeningsprofiel vast dat (indien aanwezig) de justitiële gegevens meeweegt met betrekking tot de ernstige inbreuken op de nationale voorschriften op het gebied onder meer van de bovengenoemde eisen. Strafrechtelijke overtredingen op het gebied van belastingrecht maken reeds deel uit van dit profiel. Om die reden vereist de toevoeging van «belastingrecht» in Verordening (EU) 2020/1055 geen nadere uitwerking in nationaal recht.

VOG Uitvoerend Directeur

Op grond van Verordening (EG) 1071/2009 moeten lidstaten om de betrouwbaarheid van een onderneming te bepalen, rekening houden met het gedrag van de onderneming zelf (VOG-rechtspersoon) en de vervoersmanager. Verordening (EU) 2020/1055 bepaalt dat bij de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus van de onderneming voortaan ook rekening gehouden moet worden met het gedrag van uitvoerend directeurs.

Volgens Verordening (EG) 1071/2009 kunnen de onderneming en de vervoersmanager hun betrouwbaarheid aantonen door middel van een uittreksel uit het strafregister. In Nederland wordt daarmee de overlegging van een VOG Natuurlijke Personen (NP) of Rechtspersonen (RP) bedoeld. De Minister voor Rechtsbescherming (onderdeel Justis) geeft een dergelijke verklaring af. De verplichting om een VOG aan te vragen is reeds geregeld in artikel 2.8 Wwg en artikel 5 van de Wp 2000.

De term uitvoerend directeurs wordt in Verordening (EU) 2020/1055 niet nader toegelicht. In de Wwg en de Wp 2000 worden met uitvoerend directeurs de bestuurders van een onderneming bedoeld.

Aan de verplichting uit Verordening (EU) 2020/1055 om rekening te houden met het gedrag van de uitvoerend directeurs, voldoet Nederland op dit moment grotendeels al. Doorgaans zijn degenen die de vervoersonderneming besturen, opgenomen in het handelsregister van de Kamer van Koophandel (KvK). Bij de aanvraag van de VOG RP conform artikel

2.8, eerste lid, onderdeel a, van de Wwg en artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de Wp 2000, wordt reeds rekening gehouden met het gedrag van de bestuurders van een onderneming. Daardoor kan bij het aantonen van de betrouwbaarheid van de uitvoerend directeurs grotendeels worden aangesloten bij de bestaande procedure waarbij de onderneming een VOG RP aanvraagt ter verkrijging van een communautaire vergunning.

In uitzonderlijke gevallen zullen bestuurders van een onderneming echter niet zijn opgenomen in het handelsregister van de Kamer van Koophandel. In die gevallen kan de NIWO dan wel de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verlening of verlenging van een communautaire vergunning niet op de betrouwbaarheid toetsen, omdat deze personen bij de NIWO dan wel de Minister onbekend zijn. Daarom wordt aan het eerste lid van artikel 2.8 van de Wwg en artikel 5 van de Wp 2000 een onderdeel toegevoegd, waardoor ook degene die feitelijk leidinggeeft aan een onderneming, ook een VOG NP dient te overleggen.

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009

De belangrijkste wijziging van Verordening (EG) 1072/2009 bestaat uit nieuwe regels omtrent cabotage en het overleggen van bewijzen van activiteiten die een vervoerder heeft verricht in de laatste vier dagen vóór het internationale vervoer op het grondgebied van een andere lidstaat.

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

Daarnaast biedt de Verordening lidstaten de mogelijkheid om af te wijken van artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG door de cabotagebepalingen in Verordening (EG) nr. 1072/2009 van toepassing te kunnen verklaren op begin- of eindtrajecten over de weg bij gecombineerd vervoer. Dit is alleen mogelijk indien deze begin- of eindtrajecten een begin- en eindpunt in dezelfde lidstaat hebben. Doel van deze mogelijkheid is om te voorkomen dat de liberalisering van gecombineerd vervoer gebruikt wordt om de tijdelijke aard van cabotage te omzeilen door op systematische wijze gecombineerd vervoer te verrichten in een andere lidstaat dan die van vestiging van onderneming. Deze praktijken kunnen volgens de Verordening tot sociale dumping leiden en de naleving van het wettelijke kader betreffende cabotage in gevaar brengen. Nederland maakt van deze mogelijkheid gebruik.

In Verordening (EU) 2020/1055 wordt tevens bepaald dat de lidstaten minstens tweemaal per jaar onderling afgestemde wegcontroles verrichten met betrekking tot cabotage. Dergelijke controles moeten tegelijk worden uitgevoerd. De lidstaten kunnen deze controles combineren met de in artikel 5 van Richtlijn 2006/22/EG genoemde controles. In dit artikel wordt al bepaald dat de lidstaten ten minste zesmaal per jaar gezamenlijke wegcontroles uitvoeren, waarbij zij zich concentreren op bestuurders en voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EG) 561/2006 of Verordening (EU) 165/2014 vallen. Deze controles worden altijd tegelijkertijd door de handhavingsinstanties van twee of meer lidstaten elk op hun eigen grondgebied uitgevoerd.

d. Instrumentkeuze

De implementatie van Verordening (EU) 2020/1055 vereist aanpassingen in de Wet personenvervoer 2000 en de Wet wegvervoer goederen. Deze wijzigingen kunnen deels doorwerken in de op deze wetten gebaseerde regelingen.

Bij de implementatie is gekozen voor een lastenluwe implementatie, in navolging van staand kabinetsbeleid (Aanwijzing 9.4 van de Aanwijzingen voor de regelgeving).

e. Relatie tot derdelanders

Dit wetsvoorstel is niet van toepassing op derdelanders want het ziet op ondernemingen die gevestigd zijn in landen in de Europese Unie. Wanneer een onderneming van buiten de EU zich in de EU vestigt, is deze niet langer derdelander meer en is het wetsvoorstel wel van toepassing.

f. Gevolgen verstrijken uitvoeringstermijn van 21 februari 2022

Conform artikel 4 van Verordening (EU) 2020/1055 is de Verordening in werking getreden op 20 augustus 2020 en werd deze van toepassing met ingang van 21 februari 2022. Dit hield in dat lidstaten na inwerkingtreding 18 maanden de tijd hadden om nationale uitvoeringsregelgeving op te stellen en in werking te laten treden ter uitvoering van de Verordening. Deze uitvoeringstermijn bleek zeer krap en is om die reden helaas ook niet gehaald. In deze paragraaf worden de gevolgen geschetst van het verstrijken van de uitvoeringstermijn. Er zijn wat betreft de gevolgen drie categorieën te onderscheiden.

a. Gevolgen voor bepalingen die geen nationale regelgeving vereisen

Verordening (EU) 2020/1055 heeft rechtstreekse werking, waardoor de Verordening onafhankelijk van de voortgang van dit wetsvoorstel van toepassing is geworden met ingang van 21 februari 2022. Een aantal bepalingen uit de Verordening vereist geen nationale regelgeving en wordt sinds 21 februari 2022 toegepast. Het gaat onder meer om de wijziging van artikel 5 van Verordening (EG) 1071/2009, waarin de voorwaarden voor de eis van werkelijke en duurzame vestiging zijn opgenomen. De eisen, opgenomen in artikel 5, eerste lid, zijn met ingang van 21 februari 2022 van toepassing. De NIWO en de Minister controleren of ondernemers in respectievelijk het goederenvervoer en het personenvervoer aan deze eisen voldoen.

De wijzigingen van artikel 6 van Verordening (EG) 1071/2009 worden ook met ingang van 21 februari 2022 toegepast. Aan de lijst in artikel 6, eerste lid, onder a, met betrekking tot overtredingen van nationale wetgeving die relevant zijn voor de verstrekking van een VOG is met ingang van 21 februari 2022 ook belastingrecht toegevoegd.

Aan de lijst van artikel 6, eerste lid, onder b, zijn met ingang van 21 februari 2022 ook een aantal nieuwe overtredingen toegevoegd, namelijk overtredingen met betrekking tot de detachering van werknemers in het wegvervoer; wetgeving die van toepassing is op contractuele verplichtingen; en cabotage. Dit betreft de lijst met zogenoemde ERRU-overtredingen. Herhaaldelijke overtreding van deze feiten kan uiteindelijk leiden tot de ongeschiktverklaring van een vervoersmanager of de intrekking of schorsing van een communautaire vergunning.

Met betrekking tot de wijzigingen van Verordening (EG) 1072/2009 geldt het volgende. Allereerst is met ingang van 21 mei 2022 de vergunningsgrens voor de communautaire vergunning verlaagd naar voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 2,5 ton. In beginsel heeft deze bepaling geen invloed op de Nederlandse regelgeving, aangezien Nederland in lijn met artikel 2.1, derde lid, van de Wwg een strengere vergunningsgrens hanteert van meer dan 500 kg laadvermogen. Er is echter een kleine categorie voertuigen die een laadvermogen heeft van 500 kg of minder, maar een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton. Voor deze categorie voertuigen is meer dan 500 kg laadvermogen dus een soepelere vergunningsgrens. Voor ondernemers in het beroeps-goederenvervoer die uitsluitend gebruikmaken van dergelijke voertuigen, geldt dat de Verordeningen (EG) 1071/2009 en (EG) 1072/2009 weliswaar op hen van toepassing zijn, maar dat de toepassing van die Verordeningen tot aan de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel niet door middel van de Wwg kan worden afgedwongen.

De wijziging van artikel 8 van Verordening (EG) 1072/2009 met betrekking tot cabotage zijn van toepassing met ingang van 21 februari 2022. Deze nieuwe bepalingen kunnen in Nederland reeds worden gehandhaafd op basis van artikel 2.2, eerste en vierde lid, van de Wwg, aangezien deze bepalingen een dynamische verwijzing naar de Verordening bevatten. Het vernieuwde artikel 8 van Verordening (EG) 1072/2009 kan dus met ingang van 21 februari 2022 in Nederland worden gehandhaafd. De voortgang van dit wetsvoorstel heeft daar geen invloed op.

b. Gevolgen voor bepalingen die zich richten tot lidstaten

Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt ook een aantal bepalingen in de Verordeningen (EG) 1071/2009 en (EG) 1072/2009 die zich rechtstreeks richten tot de lidstaten. Ook deze bepalingen hebben met ingang van 21 februari 2022 directe werking en zijn ongeacht de voortgang van dit wetsvoorstel reeds van toepassing. Met betrekking tot Verordening (EG) 1071/2009 gaat het over artikel 18 (bestuurlijke samenwerking tussen lidstaten) en artikel 26 (Rapportage en evaluatie). Met betrekking tot Verordening (EG) 1072/2009 betreft het de artikelen 10 bis (controles) en 17 (rapportage en evaluatie).

c. Gevolgen voor bepalingen die nationale regelgeving vereisen

Voor de bepalingen die nationale regelgeving vereisen en door middel van dit wetsvoorstel worden geïmplementeerd, geldt dat deze nog niet van toepassing zijn. Hieronder worden de gevolgen voor de betreffende bepalingen beschreven.

Allereerst zullen de aanvullende eisen voor werkelijke en duurzame vestiging die lidstaten kunnen stellen op basis van artikel 5, tweede lid, van Verordening (EG) 1071/2009, pas gelden vanaf de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel en de onderliggende regelgeving behorende bij dit wetsvoorstel. Hetzelfde geldt voor de bepaling op basis waarvan de cabotageregels van artikel 8 van Verordening (EG) 1072/2009 van toepassing kunnen worden verklaard op in andere lidstaten gevestigde vervoerders die begin- of eindtrajecten over de weg verrichten in het kader van gecombineerd vervoer.

Vervoersmanagers die ongeschikt zijn verklaard vóór de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zullen automatisch na het verstrijken van de rehabilitatietermijn worden gerehabiliteerd, zonder dat zij opnieuw de examens, bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) 1071/2009, hoeven te halen. Uitvoerend directeurs die belast zijn met het feitelijk leiding geven

aan een vervoerder, maar niet zijn opgenomen in het handelsregister van de Kamer van Koophandel, hoeven vóór inwerkingtreding van dit wetsvoorstel geen VOG te overleggen bij de verlening of verlenging van een communautaire vergunning. Ten slotte geldt de ketenaansprakelijkheid voor vervoerders, afzenders en expediteurs van artikel 2.14 van de Wwg pas vanaf inwerkingtreding van dit wetsvoorstel.

4. Relatie tot hoger recht

Verwerking van persoonsgegevens

De uitbreiding van de verplichting in artikel 2.8 Wwg en artikel 5 Wp 2000 om een VOG te overleggen, leidt ook tot een uitbreiding van de verwerking van persoonsgegevens. Om die reden is er een gegevensbeschermingseffectbeoordeling (DPIA) uitgevoerd.

De verplichting tot het aanvragen van een VOG om de betrouwbaarheid van een onderneming aan te tonen, is zoals eerder opgemerkt reeds geregeld in de Wwg en de Wp 2000. Het is derhalve geen nieuw element in de wetgeving. Wel is sprake van een bredere doelgroep. Momenteel is in de wet- en regelgeving geregeld dat rekening wordt gehouden met gedragingen van de onderneming zelf (de VOG-rechtspersoon) en de vervoersmanager.

Nederland voldoet op dit moment grotendeels al aan de nieuwe verplichting uit Verordening (EU) 2020/1055 om rekening te houden met het gedrag van de uitvoerend directeurs, omdat bij de afgifte van de VOG-rechtspersoon rekening wordt gehouden met het gedrag van de bestuurders van een onderneming. In uitzonderlijke gevallen is een bestuurder van een onderneming echter niet als zodanig opgenomen in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. In die uitzonderlijke gevallen wordt het vereist voor degene die feitelijk leiding geeft bij een vervoerder om een VOG NP te overleggen aan de NIWO (goederenvervoer) of Onze Minister (personenvervoer).

De NIWO en de Minister zullen hierbij de volgende gegevens verwerken: naam, adres, woonplaats; geboortedatum- en plaats; en de functie van aanvrager. Dit zijn de gegevens die staan vermeld op de VOG NP die degene die feitelijk leiding aan de NIWO of de Minister verstrekt. De gegevensverwerkingen zijn noodzakelijk voor de vervulling van een algemeen belang en zijn gebaseerd op artikel 6, eerste lid, onder e van de AVG. Door middel van het opvragen van de VOG van degene die feitelijke leiding geeft kan de overheid de controle op de betrouwbaarheid van de vervoersonderneming uitvoeren waarmee fraude en criminaliteit kan worden tegen gegaan.

De verplichting rekening te houden met het gedrag van de uitvoerend directeurs volgt uit een bindende EU-rechtshandeling. Lidstaten hebben geen ruimte voor aanvullende nationale regelgeving met betrekking tot deze verplichting. Daarom beperkt het wetsvoorstel de gegevensverwerking tot wat strikt noodzakelijk is volgens Verordening (EU) 2020/1055.

Volgens artikel 15 van de AVG heeft de persoon wiens gegevens worden verwerkt, recht op inzage. De uitvoerend directeur die feitelijk leiding geeft aan een vervoersonderneming kan inzicht krijgen in de vergunningaanvraag van een vervoersonderneming bij de NIWO of de Minister. De VOG is onderdeel van het dossier op basis waarvan een vergunning wordt verleend. Indien echter de afgifte van een VOG aan de uitvoerend directeur door Justis is geweigerd, is er logischerwijs geen VOG bij de NIWO of de Minister aanwezig.

5. Uitvoering en handhaving

Teneinde de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF) van de voorgenomen wetwijzigingen te toetsen is een aantal organisaties verzocht een formele HUF-toets of uitvoeringstoets uit te voeren. ILT, CBR en NIWO hebben een HUF-toets of uitvoeringstoets uitgevoerd waarin wordt ingegaan op de consequenties van de voorgenomen wetwijzigingen voor de uitvoerings- en handhavingspraktijk.

ILT

De ILT geeft in haar HUF-toets aan dat de voorgestelde wijzigingen van zowel de Wwg als de Wp2000 over het algemeen handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig zijn. De ILT geeft in haar HUF-toets wel een aantal suggesties voor wijzigingen die de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid zouden moeten bevorderen. Daarnaast vraagt de ILT om verduidelijking van een aantal elementen uit de voorgenomen wetwijzigingen.

- a. De ILT heeft verzocht om te verduidelijken wat in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel c, van de Wwg en artikel 5, eerste lid, onderdeel c, wordt bedoeld met het begrip «zwaarste inbreuken». In reactie hierop is in het wetsvoorstel en in de memorie van toelichting verduidelijkt dat met «zwaarste inbreuken» de inbreuken worden bedoeld, die zijn opgenomen in Bijlage IV van Verordening (EG) 1071/2009. De term «zware inbreuken» in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel d, van de Wwg en artikel 5, eerste lid, onderdeel d, van de Wp 2000, staat voor alle inbreuken die in Uitvoeringsverordening 2016/403 als MSI (Most Serious Infringement), VSI (Very Serious Infringement), of SI (Serious Infringement) zijn aangewezen.
- b. Het gebruik van de term «afzender» (Wwg) in plaats van «verzender» (Verordening) kan volgens de ILT leiden tot onduidelijkheid bij de handhaving. In de memorie van toelichting is daarom verduidelijkt dat Nederland de termen «verzender», «contractant» en «subcontractant» zodanig interpreteert dat deze begrippen overeenkomen met een in Nederland reeds bekende term: «afzender».
- c. De ILT merkt op dat de nieuwe eisen voor rehabilitatie in artikel 5, tweede lid, Wp 2000 afwijken van de Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid bij busvervoer. De beleidsregel zal om die reden door de ILT worden aangepast.
- d. De ILT vraagt zich af of artikel 14 van Verordening (EU) 1071/2009 zodanig moet worden geïnterpreteerd dat een vervoersmanager de keuze moet krijgen om bij verlies van de betrouwbaarheidsstatus een examen af te leggen, dan wel een opleiding te volgen. Dat is echter niet het geval. Artikel 14 geeft aan lidstaten de mogelijkheid om ofwel een onbetrouwbaar verklaarde vervoersmanager te verplichten opnieuw succesvol een examen af te leggen, ofwel om een dergelijke vervoersmanager te verplichten een gecertificeerde opleiding te volgen. Lidstaten mogen conform artikel 13, tweede lid, van Verordening (EG) 1071/2009 echter bepalen dat enkel succesvol gevolgde examens worden geaccepteerd als rehabilitatiemiddel. De keuze ligt dus bij de lidstaat en niet bij de individuele vervoersmanager.

Op 19 mei 2022 heeft de ILT ook een aanvullende HUF-toets uitgebracht, waarin de vraag werd beantwoord of er in het beroepsgoederenvervoer door in Nederland gevestigde vervoerders gebruik werd gemaakt van vrachtauto's met een laadvermogen van 500 kg of minder, maar met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton. Dat is van belang omdat in Nederland communautaire vergunningplicht geldt voor ondernemingen die gebruik maken van vrachtauto's met een laadver-

mogen van meer dan 500 kg, terwijl sinds 21 mei 2022 voor de gehele EU een vergunningsgrens geldt van meer dan 2,5 ton toelaatbare maximummassa.

Aanvankelijk werd ervan uitgegaan dat er geen categorie voertuigen bestond met een laadvermogen van 500 kg of minder, maar met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton, of dat een dergelijke categorie voertuigen niet werd ingezet in het beroepsgoederenvervoer. Uit onderzoek van de ILT, waarin onder meer het kentekenregister en het Handelsregister is geraadpleegd, blijkt echter dat ongeveer 1.400 voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton, maar met een laadvermogen van 500 kg of minder, worden ingezet door ondernemingen die goederenvervoer over de weg als (waarschijnlijke) hoofdactiviteit hebben. De aanvullende HUF-toets van de ILT is aanleiding geweest om het wetsvoorstel te wijzigen, door in artikel 2.1, derde lid, van de Wwg expliciet op te nemen dat beroepsverordening voor het wegvervoer ook van toepassing is op in Nederland gevestigde vervoerders die gebruikmaken van vrachtauto's met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton.

NIWO

De NIWO concludeert op basis van de impactanalyse en de HUF-toets dat de voorgenomen wetwijzigingen uitvoerbaar zijn. Ook de NIWO doet een aantal suggesties voor wijzigingen die een positieve bijdrage moeten leveren aan de uitvoeringspraktijk.

- a. Artikel 14 (ketenaansprakelijkheid) is beter uitvoerbaar voor de NIWO als een overtreding door een vergunninghouder kan leiden tot directe intrekking van diens vergunning. Deze suggestie is niet overgenomen in het wetsvoorstel, omdat een directe intrekkingsgrond niet past binnen de huidige systematiek van de wet. Deze systematiek omvat een koppeling tussen overtredingen van de Wwg met de Wed (artikel 1, onder 4° van de Wed). Een overtreding koppelen aan een directe intrekking van de vergunning zou afwijken van deze systematiek. Bovendien zou een directe intrekkingsgrond ook indruisen tegen de systematiek van Verordening (EG) 1071/2009. Op basis van artikel 19 van die Verordening accepteert een lidstaat immers in beginsel de overlegging van een uittreksel uit het strafregister (VOG) als voldoende bewijs dat aan de eis van betrouwbaarheid is voldaan. Door aan een overtreding van de Wwg (in dit geval de ketenaansprakelijkheid) een directe intrekkingsgrond te koppelen wordt deze samenhang doorbroken.
- b. Artikel 16 van Verordening (EG) 1071/2009 schrijft onder meer voor dat lidstaten de registratiekentekens van de voertuigen waarover vervoersondernemingen die in hun lidstaat zijn gevestigd beschikken en het aantal werknemers van die ondernemingen opnemen in het ERRU-register. De NIWO spreekt in de HUF-toets uit twijfels te hebben over de juridische hardheid en, dus handhaafbaarheid, van deze nieuwe eis, in het geval dat vervoersondernemingen weigeren deze gegevens te verstrekken. De NIWO verzoekt op basis daarvan om te verduidelijken dat het niet aanleveren van de door de Verordening voorgeschreven gegevens leidt tot het niet voldoen aan de vestigings-eis op grond waarvan geen vergunning kan worden verleend. De memorie van toelichting is op dit punt aangepast.

Het CBR acht de conceptwetswijzigingen uitvoerbaar met betrekking tot de verplichting voor onbetrouwbaar verklaarde vervoersmanagers om opnieuw de examens, bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) 1071/2009, bij het CBR af te leggen.

6. Financiële gevolgen

Administratieve lasten

Administratieve lasten zijn de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit het onderhavige wetsvoorstel. Bestaande regeldruk die niet verandert door de implementatie van het Europese Mobiliteitspakket, wordt niet aan dit wetsvoorstel toegerekend.

Dit wetsvoorstel heeft slechts beperkte gevolgen voor de bestaande administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Voor zover de bestuurders van een onderneming zijn opgenomen in het handelsregister, zullen er geen extra administratieve lasten zijn gemoeid met dit wetsvoorstel, aangezien het gedrag van de bestuurders reeds wordt meegenomen in de toetsing van de VOG RP.

In het uitzonderlijke geval dat een uitvoerend directeur van een onderneming niet is opgenomen in het handelsregister, maar wel feitelijk leidinggeeft aan de onderneming, moet die bestuurder op grond van dit wetsvoorstel een VOG NP overleggen. NIWO schat dat het om ca. 40 gevallen per jaar zal gaan. Bij ondernemingen in het personenvervoer zal het aantal naar verwachting verwaarloosbaar zijn.

Het aanvragen van een VOG en het verkrijgen van een vergunning wanneer met de VOG de betrouwbaarheid is aangetoond, kost doorlooptijd. Ook zijn er kosten verbonden aan het aanvragen van een VOG. Er is derhalve sprake van administratieve lasten. De kosten voor een VOG NP zijn echter relatief laag. De kosten voor een VOG NP bedragen namelijk € 33,85 voor een digitale aanvraag en € 41,35 voor een schriftelijke aanvraag. Een schriftelijke aanvraag wordt gedaan bij de gemeente. Een aanvrager kan zowel schriftelijk als digitaal deze aanvraag indienen en betaalt daarvoor de hiervoor genoemde kosten. De administratieve lasten bedragen daarmee ten hoogste € 41,35 * 40 feitelijk leidinggevend/ 5 jaar = € 330,80. In de praktijk zal echter ook gekozen worden voor een digitale aanvraag, met lagere lasten als gevolg.

Uitvoeringskosten

De ILT heeft in haar HUF-toets aangegeven dat de voorgenomen wetswijzigingen en de extra verplichtingen die voortkomen uit de directe werking van de Verordening gevolgen heeft voor het takenpakket en daarmee voor de capaciteit van de organisatie. Om de uitvoering van de wettelijke taken te garanderen verzoekt de ILT structureel 7 fte. Deze claim zal worden meegenomen in de begrotingsvoorbereiding. De dekking wordt gevonden binnen de begroting van hoofdstuk XII. Het CBR heeft becijferd dat de kosten die samenhangen met de implementatie van de voorgenomen wetswijzigingen uitkomen op € 15.000. Deze kosten zijn vergoed.

7. Advies en consultatie⁷

a. Toets Adviescollege toetsing regeldruk

Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft besloten geen formeel advies uit te brengen, omdat het college naar verwachting geen grote gevolgen voor de regeldruk verwacht naar aanleiding van dit voorstel.

b. Advies Autoriteit Persoonsgegevens

De Autoriteit Persoonsgegevens heeft géén opmerkingen bij dit voorstel.

c. Internetconsultatie

Het is staand kabinetsbeleid om in principe alle wetgeving in internetconsultatie te brengen, tenzij het bijvoorbeeld om puur technische wijzigingen of de implementatie van EU-regelgeving gaat.

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden aangezien het hier om regelgeving zonder noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven en instelling gaat en omdat de consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het wetsvoorstel omdat het hier om implementatiewetgeving gaat van EU-regelgeving waarbij geen nationale beleidsruimte is. Zie hiertoe het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie in de verzamelbrief regeldruk (Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114, pp. 2 en 3 en Kamerstukken II 2016/17, 29 515, nr. 397, pp. 5).

Wel is de volgende partijen de mogelijkheid tot consultatie aangeboden: FNV, CNV, TLN, KNV, VERN, VETRON en Evofenedex. Het merendeel van die partijen heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

8. Inwerkingtreding

Het voorstel van wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

⁷ Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

9. Transponeringstabel

Bepaling EU-Regelgeving (Verordening (EU) 2020/1055)	Bepaling in Verordening (EG) 1071/2009 of Verordening (EG) 1072/2009	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving Beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 1, onderdeel 1	Artikel 1, vierde lid, Verordening (EG) 1071/2009	Artikel 2.1, derde lid, Wwg	Artikel 1, vierde lid, van Verordening (EG) 1071/2009 bepaalt dat de Verordening niet van toepassing is op ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van 2,5 ton niet overschrijden. Lidstaten kunnen echter besluiten deze uitzonderingsbepaling niet of deels toe te passen	Nederland bepaalt voornamelijk dat Verordening (EG) 1071/2009 van toepassing is op beroeps-goederenvervoer door een in Nederland gevestigde ondernemer dat wordt verricht met één of meer vrachtauto's met een laadvermogen van meer dan 500 kg. In beginsel betekent dit dat Nederland de uitzonderingsbepaling van artikel 1, vierde lid, van Verordening (EG) 1071/2009 slechts deels toepast door een striktere grens te hanteren. Voor een kleine groep voertuigen zorgt de grens van meer dan 500 kg laadvermogen er echter voor dat Nederland de uitzonderingsbepaling van artikel 1, vierde lid, van de Verordening te ruim toepast. Om die reden wordt de grens van 2,5 ton toelaatbare maximummassa expliciet in artikel 2.1, derde lid, van de Wwg opgenomen
Artikel 1, onderdeel 2	Artikel 3, tweede lid, Verordening (EG) 1071/2009	Bepaling heeft uit haar aard geen implementatie		Lidstaten mogen niet langer aanvullende voorwaarden stellen voor de uitoefening van het beroep van wegvervoeren-ondernemer buiten de eisen van artikel 3 van Verordening (EG) 1071/2009. Heeft geen gevolgen, aangezien Nederland geen gebruik maakte van deze mogelijkheid
Artikel 1, onderdeel 3	Artikel 5, Verordening (EG) 1071/2009	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 2.8, vierde lid, Wwg • Artikel 4, vijfde lid, Wp 2000 	Lidstaten hebben de mogelijkheid de vestigings-eisen van het tweede lid op te nemen in nationale regelgeving	Regels worden nader uitgewerkt in lagere regelgeving
Artikel 1, onderdeel 4	Artikel 6, Verordening (EG) 1071/2009	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 2.8 Wwg • Artikel 4, vijfde lid Wp 2000 		Lidstaten houden bij het beoordelen van de betrouwbaarheid van een vervoerder rekening met gedrag van uitvoerend directeurs
artikel 1, onderdeel 5	Artikel 7, Verordening (EG) 1071/2009	• Artikel 24, Besluit personenvervoer 2000		Regels met betrekking tot financiële draagkracht in het goederenvervoer zijn reeds opgenomen in lagere regelgeving. Voor het personenvervoer zullen deze nader worden uitgewerkt in het Besluit personenvervoer 2000
Artikel 1, onderdeel 6	Artikel 8, vijfde en negende lid, van Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Het vijfde lid heeft geen nationale wetgeving, het negende lid creëert een bevoegdheid voor de Europese Commissie

Bepaling EU-Regelgeving (Verordening (EU) 2020/1055)	Bepaling in Verordening (EG) 1071/2009 of Verordening (EG) 1072/2009	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving Beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 1, onderdeel 7	Artikel 9, Verordening (EG) 1071/2009		Lidstaten mogen ondernemers die 10 jaar onafgebroken een wegvervoeronderneming hebben beheerd met uitsluitend voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton, maar niet meer dan 3,5 ton, vrijstellen van de examens, bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) 1071/2009	Nederland maakt geen gebruik van deze mogelijkheid, omdat het aantal ondernemers dat aan de voorwaarden van deze bepaling zal voldoen en uitsluitend met deze voertuigen rijdt naar verwachting zeer klein of nihil zal zijn
Artikel 1, onderdeel 8	Artikel 11, vierde lid, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		De geschrapte bepaling betrof een bevoegdheid van de Europese Commissie
Artikel 1, onderdeel 9	Artikel 12, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft de uitbreiding van een bestaande bepaling die zich richt tot de lidstaten. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 1, onderdeel 10	Artikel 13, eerste lid, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie	De vaste termijn van zes maanden waarin een onderneming moet kunnen aantonen weer aan de eis inzake financiële draagkracht voldoet, is gewijzigd in een termijn van maximaal zes maanden	Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 1, onderdeel 11	Artikel 14, Verordening (EG) 1071/2009	<ul style="list-style-type: none"> • Artikelen 3.2 en 3.2a Wwg • Artikel 5b, tweede lid, Wp 2000 	De ongeschikt verklaarde vervoersmanager mag niet eerder gerehabiliteerd worden dan één jaar na ongeschiktverklaring en in ieder geval niet voordat de ongeschikt verklaarde vervoersmanager succesvol de examens heeft afgelegd, bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) 1071/2009, dan wel een passende opleiding heeft gevolgd van minimaal drie maanden	Nederland blijft de rehabilitatietermijn hanteren van twee jaar na ongeschiktverklaring en accepteert enkel de succesvol afgelegde examens als rehabilitatiemiddel
Artikel 1, onderdeel 12	Artikel 16, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft de uitbreiding van een bestaande bepaling die zich richt tot de lidstaten. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 1, onderdeel 13	Artikel 18, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft een verplichting voor de lidstaten. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 1, onderdeel 14	Artikel 23, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft overgangsrecht. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 1, onderdeel 15	Artikel 24, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Geschrapte bepaling. Betrof een verplichting voor de lidstaten
Artikel 1, onderdeel 16	Artikel 24 bis, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft een bepaling met betrekking tot een bevoegdheid van de Europese Commissie
Artikel 1, onderdeel 17	Artikel 25, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Bepaling richt zich niet tot de lidstaten

Bepaling EU-Regelgeving (Verordening (EU) 2020/1055)	Bepaling in Verordening (EG) 1071/2009 of Verordening (EG) 1072/2009	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving Beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 1, onderdeel 18	Artikel 26, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft een wijziging van een bestaande bepaling die zich richt tot de lidstaten. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 1, onderdeel 19	Bijlage IV, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Bepaling voegt een inbreuk toe aan de lijst met zwaarste inbreuken op de regels van de Unie. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 2, onderdeel 1	Artikel 1, vijfde lid, Verordening (EG) 1072/2009	• Artikel 2.1, derde lid, Wwg		Deze bepaling stelt dat ondernemers die uitsluitend gebruik maken van motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die een toelaatbare maximummassa van 2,5 ton niet overschrijden, zijn uitgesloten van de toepassing van de Verordening. In artikel 2.1, derde lid, Wwg, wordt de grens van meer dan 2,5 ton toelaatbare maximummassa expliciet opgenomen
Artikel 2, onderdeel 2	Artikel 2, tweede en vierde lid, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft bepalingen met betrekking tot een bevoegdheid van de Europese Commissie
Artikel 2, onderdeel 3	Artikel 5, vierde lid, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft een bepaling met betrekking tot een bevoegdheid van de Europese Commissie
Artikel 2, onderdeel 4	Artikel 8, Verordening (EG) 1072/2009	• Artikel 2.2, eerste en vierde lid, Wwg		Reeds geïmplementeerd in artikel 2.2, Wwg
Artikel 2, onderdeel 5	Artikel 10, zevende lid, Verordening (EG) 1072/2009	• Artikel 2.2, achtste lid, Wwg	Lidstaten kunnen de cabotageregels van artikel 8 van Verordening 1072/2009 van toepassing verklaren op buitenlandse EU- vervoerders die begin- of eindtrajecten van gecombineerd vervoer verrichten met een begin- en eindpunt op hun eigen grondgebied	Nederland creëert in artikel 2.2, achtste lid, van de Wwg de mogelijkheid om gebruik te maken van de mogelijkheid die artikel 10, zevende lid, van Verordening (EG) 1072/2009
Artikel 2, onderdeel 6	Artikel 10 bis, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft een verplichting voor de lidstaten. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 2, onderdeel 7	Artikel 14 bis, Verordening (EG) 1072/2009	Artikel 2.14 Wwg; artikel 1, onderdeel 4°, Wet op de economische delicten		De lidstaten stellen regels vast voor sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten wegens niet-naleving van de hoofdstukken II en III van Verordening (EG) 1072/2009, wanneer ze wisten of, rekening houdend met alle relevante omstandigheden, hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht hebben gegeven, inbreuken inhielden op de bepalingen van de Verordening

Bepaling EU-Regelgeving (Verordening (EU) 2020/1055)	Bepaling in Verordening (EG) 1071/2009 of Verordening (EG) 1072/2009	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving Beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 2, onderdeel 8	Artikel 15, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Geschrapte bepaling, richtte zich tot de Europese Commissie
Artikel 2, onderdeel 9	Artikel 17, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeft uit haar aard geen implementatie		Betreft een verplichting voor de lidstaten. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 3		Behoeft uit haar aard geen implementatie		Verordening (EG) 1071/2009 is toegevoegd aan Verordening (EU) 1024/2012. Behoeft geen nationale wetgeving
Artikel 4		Behoeft uit haar aard geen implementatie		Inwerkingtredingsbepaling

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel B (artikel 2.1, derde lid, van de Wet wegvervoer goederen)

Artikel 2.1, derde lid, van de Wwg geeft uitvoering aan de mogelijkheden die artikel 1, vierde lid, van Verordening (EG) 1071/2009, biedt. In artikel 1, vierde lid, vermeldt de Verordening een aantal uitzonderingen op het toepassingsgebied van de Verordening die in beginsel gelden, tenzij in nationale regelgeving anders is bepaald. In artikel 2.1, derde lid, van de Wet wegvervoer goederen, wordt door middel van de vergunningsgrens bij beroepsvervoer dat wordt verricht met een vrachtauto met een laadvermogen van meer dan 500 kg reeds afgeweken van artikel 1, vierde lid, onderdelen a en a bis, van de Verordening. In de praktijk bestaat echter onduidelijkheid over de vraag of deze bepaling in de Wet wegvervoer goederen ook een afwijking inhoudt van het vierde lid, onderdeel c (ondernemingen die het beroep van wegvervoerondernemer uitsluitend uitoefenen met motorvoertuigen met een toegestane maximumsnelheid van 40 km/u). Door de onderdelen uit de Verordening waarvan wordt afgeweken expliciet te vermelden, wordt onduidelijkheid voorkomen.

Daarnaast wordt in artikel 2.1, derde lid, van de Wwg toegevoegd dat Verordening (EG) 1071/2009 ook van toepassing is op beroepsgoederenvervoer door in Nederland gevestigde vervoerders dat wordt verricht met vrachtauto's met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton. Op dit moment geldt dat de Verordening van toepassing is op beroepsgoederenvervoer dat wordt verricht met vrachtauto's met een laadvermogen van meer dan 500 kg. Voor veruit de meeste vrachtauto's die een laadvermogen van 500 kg of minder hebben, geldt dat deze een toelaatbare maximummassa hebben van 2,5 ton of minder. Er is echter een kleine groep voertuigen met een laadvermogen van 500 kg of minder, maar met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton, die in Nederland wordt ingezet in het beroepsgoederenvervoer. Nederland past daardoor met de grens van meer dan 500 kg laadvermogen per abus de uitzonderingsbepaling van artikel 1, vierde lid, van Verordening (EG) 1071/2009 te ruim toe voor deze specifieke groep voertuigen. Om die reden wordt de grens van meer dan 2,5 ton toelaatbare maximummassa expliciet toegevoegd aan artikel 2.1, derde lid, van de Wwg.

Onderdeel C (artikel 2.2, achtste lid, van de Wet wegvervoer goederen)

Volgens artikel 10, zevende lid, van Verordening (EG) 1072/2009 kunnen lidstaten bepalen dat de regels met betrekking tot cabotage uit artikel 8 van de Verordening, van toepassing zijn op een in een andere EU-lidstaat gevestigde vervoerder bij het verrichten van gecombineerd vervoer. Dit kan alleen indien de vervoerder begin- of eindtrajecten over de weg verricht en deze trajecten een begin- en eindpunt hebben binnen één lidstaat. Het doel hiervan is om te voorkomen dat de richtlijn gecombineerd vervoer (Richtlijn 92/106/EEG) misbruikt wordt om onbeperkte en doorlopende diensten voor begin- of eindtrajecten over de weg binnen één lidstaat te verrichten. Op deze begin- of eindtrajecten zijn de cabotageregels namelijk niet van toepassing.

Aan artikel 2.2 van de Wet wegvervoer goederen wordt een achtste lid toegevoegd, waarin uitvoering wordt gegeven aan artikel 10, zevende lid, van Verordening (EG) 1072/2009. Artikel 2.2, achtste lid, bepaalt dat de cabotageregels van artikel 8 van Verordening (EG) 1072/2009 bij of krachtens algemene maatregel van bestuur van toepassing kunnen worden verklaard op een in een andere lidstaat gevestigde vervoerder, indien deze in het kader van gecombineerd vervoer begin- of eindtrajecten over de weg verricht waarvan zowel het begin- als het eindpunt zich in Nederland bevindt. Indien hiervan gebruik wordt gemaakt, dient de betreffende bepaling iedere vijf jaar te worden getoetst. De Europese Commissie wordt vervolgens op de hoogte gesteld van de resultaten van die toetsing.

Onderdeel D (artikel 2.8 van de Wet wegvervoer goederen)

In onderdeel D wordt allereerst ingespeeld op de gewijzigde terminologie in Verordening (EG) 1071/2009. De aanduiding «ernstige inbreuken op communautaire wetgeving» wordt vervangen door «zware inbreuken op de regels van de Unie». Ook wordt «zeer ernstige inbreuk» vervangen door «zwaarste inbreuk». Met zwaarste inbreuken worden de inbreuken bedoeld die in bijlage IV van Verordening (EG) 1071/2009 als zodanig zijn aangewezen. Met zware inbreuken worden alle inbreuken bedoeld, die in Verordening (EU) 2016/403 als SI, VSI, of MSI zijn aangewezen.

Daarnaast hoeven zware inbreuken op de regels van de Unie in artikel 2.8, eerste en tweede lid, onderdeel d, Wwg niet meer bij ministeriële regeling te worden vastgesteld. In plaats daarvan wordt verwezen naar regels die krachtens Verordening (EG) 1071/2009 zijn vastgesteld. Hiermee wordt bedoeld op Verordening (EU) 2016/403, een uitvoeringsverordening van de Europese Commissie. Omdat deze uitvoeringsverordening directe werking heeft, is het niet meer nodig om datgene wat in deze verordening wordt bepaald over te nemen in nationale regelgeving.

Aan artikel 2.8, eerste lid, wordt een onderdeel f toegevoegd, waardoor ook de feitelijk leidinggevende van een onderneming een Verklaring omtrent Gedrag (VOG NP) dienen aan te vragen als onderdeel van de eis van betrouwbaarheid van de vervoerder.

Ten slotte wordt in artikel 2.8, vierde lid, «vestiging» ingevoegd, waardoor de vestigingseisen die lidstaten mogen stellen conform artikel 5, tweede lid, van Verordening (EG) 1071/2009, in lagere regelgeving kunnen worden opgenomen.

Onderdeel E (artikel 2.8a van de Wet wegvervoer goederen)

Met deze wijziging wordt een omissie hersteld. Op dit moment geldt de in artikel 2.8a genoemde hardheidsclausule niet indien een vervoerder niet voldoet aan artikel 2.8, eerste lid, onderdeel d, en tweede lid, onderdeel d. De NIWO kan nu wel de hardheidsclausule toepassen voor onherroepelijke rechterlijke uitspraken, veroordelingen of sancties maar niet als er sprake is van aangewezen ernstige inbreuken op de communautaire wetgeving, conform artikel 2.8, eerste en tweede lid, onderdeel d.

Onderdeel F (artikel 2.14 van de Wet wegvervoer goederen)

Artikel 2.14 verbiedt vervoerders, afzenders en expediteurs om goederenvervoer over de weg te doen verrichten, indien zij wisten of hadden moeten weten dat het goederenvervoer in strijd wordt verricht met de artikelen 2.2, eerste, derde en vijfde lid, en 2.5 van de Wwg. Deze bepalingen verbieden het verrichten van cabotagevervoer in strijd met Verordening (EG) 1072/2009 en het verrichten van beroepsgoederenvervoer zonder communautaire vergunning. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 14 bis van Verordening (EG) 1072/2009.

In Verordening (EG) 1072/2009 wordt de terminologie «contractanten» en «subcontractanten» gebruikt. In artikel 2.14 is er echter voor gekozen om aan te sluiten bij een term die bekend is in het Nederlandse recht: «afzenders». Afzenders zijn volgens Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek de wederpartij van een vervoerder bij een vervoersovereenkomst. Nederland interpreteert de termen contractanten en subcontractanten zodanig dat met deze termen de wederpartij bij een vervoersovereenkomst wordt bedoeld. Om die reden is gekozen om in dit wetsvoorstel «afzenders» te gebruiken. Door het gebruik van «afzenders» wordt bovendien tevens aangesloten bij artikel 2.13, tweede lid, onderdeel d, van de Wwg, waarin deze term reeds wordt gebruikt.

Onderdelen G en H (artikelen 3.2 en 3.2a van de Wet wegvervoer goederen)

Na artikel 3.2 wordt het nieuwe artikel 3.2a ingevoegd. De bepalingen met betrekking tot de ongeschiktverklaring en de rehabilitatie van vervoersmanagers uit artikel 3.2 worden om redactionele redenen verplaatst naar artikel 3.2a.

In artikel 3.2a, tweede lid, wordt verduidelijkt dat indien een vervoersmanager ongeschikt wordt verklaard om zijn functie uit te oefenen vanwege het verlies van de betrouwbaarheidseis, er een termijn voor ongeschiktverklaring van twee jaar na ongeschiktverklaring wordt vastgesteld. Uit het derde lid volgt dat er slechts rehabilitatie van de vervoersmanager kan plaatsvinden nadat de rehabilitatietermijn is verstreken en nadat de vervoersmanager opnieuw de examens, bedoeld in artikel 8 van Verordening (EG) 1071/2009 met succes heeft afgelegd.

Artikel II

Onderdeel A (artikel 4, vijfde lid, van de Wet personenvervoer 2000)

In artikel 4, vijfde lid, van de Wet personenvervoer 2000 wordt «vestiging» ingevoegd, waardoor de vestigingseisen die lidstaten mogen stellen conform artikel 5, tweede lid, van Verordening (EG) 1071/2009, in lagere regelgeving kunnen worden opgenomen.

Onderdeel B (artikel 4b, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000)

In artikel 4b, tweede lid, wordt expliciet toegevoegd dat indien een vervoersmanager vanwege het verlies van de betrouwbaarheidsstatus ongeschikt wordt verklaard, er een termijn voor ongeschiktverklaring wordt vastgesteld van twee jaar na de ongeschiktverklaring.

Onderdeel C (artikel 5 van de Wet personenvervoer 2000)

Artikel II, onderdeel c, speelt allereerst in op gewijzigde terminologie in Verordening 1071/2009. De aanduiding «ernstige inbreuken op communautaire wetgeving» wordt vervangen door «zware inbreuken op de regels van de Unie». Ook hier geldt dat met zware inbreuken alle inbreuken worden bedoeld, die in Verordening (EU) 2016/403 als SI, VSI, of MSI zijn aangewezen.

Daarnaast hoeven zware inbreuken op de regels van Unie in artikel 5, eerste en tweede lid, onderdeel d, niet meer bij ministeriële regeling te worden vastgesteld. In plaats daarvan wordt verwezen naar regels die krachtens Verordening (EG) 1071/2009 zijn vastgesteld. Hiermee wordt bedoeld op Verordening (EU) 2016/403, een uitvoeringsverordening van de Europese Commissie.

Aan artikel 5, eerste lid wordt ten slotte een onderdeel f toegevoegd, waardoor ook de feitelijk leidinggevende van een onderneming een Verklaring omtrent Gedrag (VOG NP) dient aan te vragen als onderdeel van de eis van betrouwbaarheid van de vervoerder.

Onderdeel D (artikel 5a van de Wet personenvervoer 2000)

Met deze wijziging wordt een omissie hersteld. Op dit moment geldt de in artikel 5a genoemde hardheidsclausule niet indien een vervoerder niet voldoet aan artikel 5, eerste lid, onderdeel d, en tweede lid, onderdeel d. De Minister kan nu wel de hardheidsclausule toepassen voor onherroepelijke rechterlijke uitspraken, veroordelingen of sancties maar niet als er sprake is van aangewezen ernstige inbreuken op de communautaire wetgeving, conform artikel 5, eerste en tweede lid, onderdeel d.

Onderdeel E (artikel 5b, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000)

Uit artikel 5b, tweede lid, volgt dat er slechts rehabilitatie van de vervoersmanager kan plaatsvinden nadat de rehabilitatietermijn is verstreken en nadat de vervoersmanager opnieuw het examen, bedoeld in Verordening (EG) 1071/2009 met succes heeft afgelegd.

Artikel III (artikel 1, onderdeel 4° van de Wet op de economische delicten)

Door deze wijziging worden de schending van artikel 2.2, achtste lid, en artikel 2.14 van de Wet wegvervoer goederen aangemerkt als overtreding in de zin van de Wet op de economische delicten. Hiermee wordt aangesloten bij de handhavingssystematiek van de Wet wegvervoer goederen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers