



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 04.02.1997  
COM(97) 25 def.

97/0029 (SYN)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers**

(door de Commissie ingediend)



## TOELICHTING

A. ACHTERGROND

1. Met Richtlijn 74/561/EEG<sup>1</sup> inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg, Richtlijn 74/562/EEG<sup>2</sup> inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg, en Richtlijn 77/796/EEG<sup>3</sup> inzake de onderlinge erkenning van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer van goederenvervoer over de weg en ondernemer van personenvervoer over de weg en houdende maatregelen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vrije vestiging van die vervoerondernemers, heeft de Raad maatregelen vastgesteld om de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van vervoerondernemer te harmoniseren en om ervoor te zorgen dat deze ondernemers gemakkelijker gebruik kunnen maken van de vrijheid van vestiging. Op 29 april 1996 heeft de Raad Richtlijn 96/26/EG<sup>4</sup> inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers, vastgesteld, waardoor de eerder genoemde richtlijnen en de achtereenvolgende wijzigingen daarvan werden gecodificeerd en ingetrokken. Het betrof een officiële codificatie, hetgeen inhield dat de eerder genoemde richtlijnen bij Richtlijn 96/26/EG in één enkele tekst werden geconsolideerd, zonder dat er inhoudelijke wijzigingen in werden aangebracht.

Aangezien er in de Akten van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden geen overgangsbepalingen inzake de inwerkingtreding van bovengenoemde richtlijnen voor deze nieuwe Lid-Staten waren opgenomen, voorzag de codificatierichtlijn niet in een overgangperiode. De wijziging van Richtlijn 96/26/EG is dan ook een goede gelegenheid om dergelijke bepalingen alsnog in de richtlijn op te nemen.

2. Het is echter gebleken dat er, in weerwil van de eisen van Richtlijn 96/26/EG, nog steeds verschillen tussen de Lid-Staten bestaan die aanleiding geven tot onevenwichtige situaties en concurrentieverstorend kunnen werken; bovendien zijn de tot nu toe bereikte niveaus van beroepsvaardigheid onvoldoende om de rol te spelen waarvoor zij waren bedoeld.

---

<sup>1</sup> PB L 308 van 19.11.1974.

<sup>2</sup> PB L 308 van 19.11.1974.

<sup>3</sup> PB L 334 van 24.12.1977.

<sup>4</sup> PB L 124 van 23.5.1996.

3. Om bovengenoemde redenen heeft de Commissie in haar Witboek over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid (1992) een verdere harmonisatie op dit gebied voorgesteld<sup>5</sup>.

In 1994 heeft de door de Commissaris voor Vervoer ingestelde onderzoekscommissie een verslag gepresenteerd, waarin onder andere aanbevelingen werden gedaan om de bepalingen inzake de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid te verbeteren.

4. Naar aanleiding van uitgebreid overleg met vertegenwoordigers van de industrie en deskundigen van de Lid-Staten, is een wijziging van Richtlijn 96/26/EG, waarbij rekening wordt gehouden met de in punt 1 genoemde situatie in de nieuwe Lid-Staten, naar het oordeel van de Commissie noodzakelijk. Derhalve heeft de Commissie het onderhavige voorstel aangenomen.

---

<sup>5</sup> COM(92)494 def. van 2.12.1992: De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid - Een brede aanpak voor de totstandbrenging van een communautair kader voor duurzame mobiliteit, blz. 122.

## B. MOTIVERING VOOR MAATREGELEN OP COMMUNAUTAIR NIVEAU

### I. Subsidiariteit

- a) Wat zijn de doelstellingen van de voorgestelde maatregel ten opzichte van de verplichtingen van de Gemeenschap?

Het voorstel van de Commissie is gericht op de verdere harmonisatie van de toegang tot het beroep van ondernemer van vervoer over de weg. In verband daarmee is in het voorstel rekening gehouden met de vooruitgang die is geboekt bij de totstandbrenging van de gemeenschappelijke markt voor het wegvervoer.

- b) Valt de voorgestelde maatregel onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap of onder een met de Lid-Staten gedeelde bevoegdheid?

De maatregel valt onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap (artikel 75, lid 1, van het Verdrag betreffende de Europese Unie).

- c) Wat is de communautaire dimensie van dit vraagstuk (bij voorbeeld hoeveel Lid-Staten zijn erbij betrokken en welke oplossingen zijn tot dusver gebruikt)?

Alle Lid-Staten en alle vervoerondernemers in de Lid-Staten hebben met dit vraagstuk te maken, aangezien de toegang tot de markt binnen de Europese Unie is opengesteld. Met de bestaande communautaire richtlijnen is reeds een zekere harmonisatie tot stand gebracht, maar er bestaan nog steeds verschillen tussen de wetgevingen van de Lid-Staten.

- d) Wat is, gelet op de mogelijkheden van de Gemeenschap en de Lid-Staten, de meest doelmatige oplossing?

De financiële draagkracht en de beroepsbekwaamheid van de vervoerondernemers kunnen alleen worden versterkt, verbeterd en geharmoniseerd door middel van gezamenlijke maatregelen op communautair niveau.

- e) Wat is, concreet gezien, de meerwaarde van de door de Commissie voorgestelde maatregel, en wat zijn de kosten indien een dergelijke maatregel uitblijft?

Door middel van de richtlijn worden concurrentieverstorende factoren opgeheven, zodat wegvervoerders hun bedrijf onder eerlijker voorwaarden kunnen uitoefenen. Het verhoogde kennisniveau van de ondernemers komt niet alleen aan henzelf ten goede maar is ook in het belang van de veiligheid op de weg, het milieu, de expediteurs en dient uiteindelijk een algemeen maatschappelijk belang.

Wanneer er geen maatregelen worden genomen, zouden de ongelijke verhoudingen en het gevaar van concurrentieverstoring blijven bestaan, en daarmee ook de belemmeringen voor de voltooiing van de interne vervoermarkt.

- f) Over welke middelen beschikt de Gemeenschap om op te treden (aanbeveling, financiële steun, verordening, wederzijdse erkenning enz.)?

Het voorstel is opgesteld in de vorm van een richtlijn, in navolging van de bestaande wetgevingspraktijk op dit gebied. Andersoortige maatregelen zijn niet geschikt om het beoogde doel, namelijk de harmonisatie op communautair niveau en de hogere beroepsvaardigheidsniveaus, te verwezenlijken.

- g) Is een uniforme regeling noodzakelijk of kan worden volstaan met een richtlijn die de algemene doelstellingen aangeeft en de uitvoering ervan aan de Lid-Staten overlaat?

Op dit gebied is een uniforme regeling niet noodzakelijk; een richtlijn is het geschikte wettelijke instrument, dat voorziet in de algemene middelen voor een beperkte harmonisatie die op communautair niveau moet worden gerealiseerd.

## II. Redenen voor consolidering

Niet van toepassing.

## III. Economische voordelen van verdere harmonisatie

Het economische argument voor harmonisatie is de verdere opheffing van belemmeringen die tot economische discrepanties en verstoringen van de mededinging leiden. In een gemeenschappelijke vervoermarkt is het voor de ondernemers zelf en voor het grote publiek van fundamenteel belang dat de vervoerders hun activiteiten kunnen uitoefenen op basis van adequate en voldoende vergelijkbare eisen inzake de toegang tot het beroep.

## C. HUIDIGE SITUATIE EN DOEL VAN HET VOORSTEL

In de huidige situatie bestaan er grote verschillen, met name wat de eisen inzake de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid betreft. Hoewel er een algemene tendens tot deregulering bestaat, worden regels met betrekking tot het beroep van wegvervoerder noodzakelijk geacht; overeenkomstig de aanbevelingen van de onderzoekscommissie heeft het voorstel ten doel de eisen te harmoniseren en op een adequaat niveau te brengen.

Met het oog op de marktontwikkelingen en de huidige liberalisering van cabotage in de vervoersector, wordt het toepassingsgebied van de richtlijn verruimd. Alle wegvervoerders moeten beschikken over de nodige kennis voor het verrichten van nationaal en internationaal vervoer. Wat het goederenvervoer betreft, zijn de nieuwe voorschriften ook van toepassing op wegvervoerders die voor rekening van derden vervoer verrichten met voertuigen waarvan het toegestane laadvermogen minder dan 3,5 ton bedraagt of waarvan het toegestane totaalgewicht minder dan 6 ton bedraagt; hierbij is rekening gehouden met het toenemend belang van koeriersdiensten. Wat het personenvervoer betreft, zijn de nieuwe voorschriften echter niet van toepassing op vervoerders die vervoer voor rekening van derden verrichten met voertuigen die zodanig zijn uitgerust dat zij geschikt zijn om maximaal negen personen, met inbegrip van de bestuurder, te vervoeren. Dergelijke vervoerders voeren namelijk hoofdzakelijk lokale taxidiensten uit, die onder de nationale bevoegdheid vallen.

#### D. DE ARTIKELN

1. Lid 1 van artikel 2 van Richtlijn 96/26/EG is anders geformuleerd, ten einde het toepassingsgebied van de richtlijn voor het beroepsvervoer van goederen en personen over de weg duidelijk te omschrijven.

De nieuwe voorschriften zijn van toepassing op alle beroepsgoederenvervoerders over de weg, ongeacht de omvang van de gebruikte voertuigen, in verband met het wijdverbreide gebruik van kleinere voertuigen in het beroepsgoederenvervoer en de rol van deze voertuigen in andere vormen van wegvervoer.

Voor het beroepsvervoer van personen over de weg is de definitie van de door de ondernemers gebruikte voertuigen niet gewijzigd. Overeenkomstig artikel 1, lid 2, tweede streepje, van Richtlijn 96/26/EG zijn de nieuwe voorschriften niet van toepassing op ondernemers die gebruik maken van voertuigen die door hun bouwtype en uitrusting geschikt en bestemd zijn om maximaal negen personen - met inbegrip van de bestuurder - te vervoeren, noch op de taxisector.

2. In artikel 3, lid 2, wordt de tekst betreffende de betrouwbaarheidsvoorwaarden voor de ondernemer onder a) en c) gewijzigd om te verduidelijken dat niet aan de voorwaarden wordt voldaan in het geval van een veroordeling wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk of wegens bepaalde herhaalde minder ernstige inbreuken.

Overtredingen van de voorschriften inzake de bescherming van het milieu en beroepsaansprakelijkheid zijn toegevoegd als met het vervoer verband houdende inbreuken.

3. Artikel 3, lid 3, onder c), betreft de eisen inzake de financiële draagkracht. Tussen de Lid-Staten bestaan grote verschillen in de bedragen die ten aanzien van de financiële draagkracht worden gehanteerd; deze variëren van 3.000 tot 20.000 ecu, terwijl in sommige Lid-Staten nog een aanvullend vast bedrag is voorgeschreven. Het beschikbare kapitaal en de reserves worden verhoogd tot minimaal 9.000 ecu wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt, en 5.000 ecu voor ieder volgend voertuig.

Ondernemingen voor goederenvervoer over de weg die voertuigen gebruiken waarvan het toegestane laadvermogen minder dan 3,5 ton bedraagt of waarvan het toegestane totaalgewicht niet meer dan 6 ton bedraagt, moeten voor deze voertuigen een financiële draagkracht hebben die, wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt, ten minste 9.000 ecu bedraagt en die voor ieder volgend voertuig 700 ecu per 500 kg van het toegestane maximumgewicht bedraagt.

Ondernemingen voor personenvervoer over de weg die gebruik maken van voertuigen die geschikt en uitgerust zijn om meer dan negen maar ten hoogste twintig personen, met inbegrip van de bestuurder, te vervoeren, moeten voor deze voertuigen een financiële draagkracht hebben die, wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt, ten minste 9.000 ecu bedraagt en die voor ieder volgend voertuig 250 ecu per zitplaats bedraagt.

De termen “eerste voertuig” en “volgende voertuigen” impliceren dat een onderneming die zijn activiteiten uitoefent met slechts één voertuig, moet beschikken over een bedrag van 9.000 ecu aan kapitaal en reserves. Wanneer een onderneming zijn activiteiten uitvoert met twee of meer voertuigen, wordt het beginbedrag van 9.000 ecu verhoogd met 5.000 ecu per voertuig tot bij voorbeeld 14.000 ecu (twee voertuigen), 19.000 ecu (drie voertuigen) of 24.000 ecu (vier voertuigen) enz. .

Ten einde rekening te houden met koersfluctuaties is aan artikel 3, lid 3, onder c), een nieuwe alinea toegevoegd betreffende de waarde van de ecu, uitgedrukt in nationale munteenheden, die om de vijf jaar moet worden vastgesteld.

4. Artikel 3, lid 4, inzake de vakbekwaamheid, wordt gewijzigd om rekening te houden met de interne markt. De nationale markten zijn niet langer gescheiden. Dientengevolge is het onderscheid tussen een nationale en een internationale vervoerder niet meer van belang; wegvervoerders moeten zowel voor nationaal als voor internationaal vervoer over de nodige kennis beschikken.
5. Artikel 3, lid 4, tweede alinea, wordt geschrapt. De mogelijkheid om kandidaat-wegvervoerders die ten minste vijf jaar praktijkervaring hebben van het examen vrij te stellen, wordt geschrapt om ervoor te zorgen dat vervoerders, vanaf het moment van inwerkingtreding van de richtlijn, op dezelfde wijze worden getoetst (harmonisatie van kennis op een adequaat niveau).
6. Artikel 5 voorziet in overgangsregelingen voor Oostenrijk, Finland en Zweden met betrekking tot de uitvoering van de bepalingen van artikel 3.

Voorts, Alle wegvervoerondernemingen, ongeacht de datum waarop zij met het verrichten van goederen- respectievelijk personenvervoer over de weg zijn begonnen, moeten uiterlijk op 1 januari 2000 voldoen aan alle in deze richtlijn neergelegde eisen inzake betrouwbaarheid en financiële draagkracht.

7. Na artikel 6, lid 1, worden twee nieuwe alinea's ingevoegd waarin wordt bepaald dat om de vijf jaar moet worden beoordeeld of een vervoerder aan de eisen van de richtlijn voldoet. Tussen het tweede en het derde jaar moet echter ook de financiële draagkracht worden gecontroleerd.
8. In artikel 7 worden de woorden “ernstige inbreuken” vervangen door “een ernstige inbreuk”, conform artikel 3, lid 2, inzake de betrouwbaarheidsvoorwaarden.

Artikel 7, lid 2, werd overbodig geacht en is geschrapt ten einde onnodige administratieve rompslomp te vermijden.



9. In artikel 8 worden de passages met betrekking tot faillissementen geschrapt, omdat een faillissement op zichzelf niet wordt beschouwd als een voldoende reden om een vergunning te weigeren. In artikel 3, lid 2, is al bepaald dat een kandidaat niet als betrouwbaar wordt beschouwd of dat een ondernemer niet meer aan de betrouwbaarheidsvoorwaarden voldoet wanneer hij is veroordeeld wegens ernstige inbreuken, zoals inbreuken op commercieel gebied.
10. Artikel 10 wordt gewijzigd ten einde de rechten te waarborgen van de vervoerondernemers die het bewijs van vakbekwaamheid hebben verkregen zonder dat daarvoor een schriftelijk examen behoefde te worden afgelegd, overeenkomstig artikel 3, lid 4, tweede alinea, van Richtlijn 96/26/EG.
11. Bijlage 1 wordt vervangen door een uitgebreidere en bijgewerkte lijst van de verplichte leerstof, ten einde de vereiste kennis voor toelating tot het beroep van wegvervoerder op een adequaat en geharmoniseerd niveau te brengen.  
Tegelijkertijd wordt het examensysteem gedetailleerd omschreven, zodat uniforme toetsing van de kennis gewaarborgd is.

#### E. BELANG VOOR DE EER

Overeenkomstig artikel 99 van de EER-overeenkomst, zijn de EVA-landen over het voorstel geraadpleegd.

Voorstel voor een  
RICHTLIJN 9./.../EG VAN DE RAAD

van

tot wijziging van Richtlijn 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers.

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>6</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>7</sup>,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag en in samenwerking met het Europees Parlement<sup>8</sup>,

---

6

7

8

Overwegende dat de gemeenschappelijke regels van Richtlijn 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers<sup>9</sup>, verder moeten worden verbeterd;

Overwegende dat het in verband met de ontwikkelingen in de goederenvervoermarkt, de veranderingen in het vervoerbeleid en de werking van de interne markt noodzakelijk is het toepassingsgebied van deze richtlijn uit te breiden tot alle ondernemers van goederenvervoer over de weg die gebruik maken van motorvoertuigen, ongeacht de grootte daarvan;

Overwegende dat met betrekking tot de voorschriften inzake betrouwbaarheid moet worden benadrukt dat aan deze eis niet wordt voldaan wanneer natuurlijke personen die geacht worden aan deze voorwaarden te voldoen, veroordeeld zijn wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk of bepaalde herhaalde minder ernstige inbreuken en dat tevens het belang van de voorschriften betreffende de bescherming van het milieu en de beroepsaansprakelijkheid moet worden benadrukt;

Overwegende dat het wat betreft de voorschriften inzake de financiële draagkracht noodzakelijk is om een hoger en geharmoniseerd niveau vast te stellen voor het vereiste beschikbare kapitaal en de reserves, ten einde discrepanties op de markt te voorkomen; dat de waarde van de ecu, uitgedrukt in nationale munteenheden, om de vijf jaar opnieuw moet worden vastgesteld;

---

<sup>9</sup> PB L 124 van 23.5.1996.

Overwegende dat het, wat het vakbekwaamheidsvereiste betreft, dienstig is te bepalen dat de kandidaat-wegvervoerder zijn bekwaamheid moet aantonen door het behalen van een verplicht schriftelijk en een facultatief mondeling examen; dat wegvervoerders de vereiste kennis moeten hebben voor het verrichten van nationaal en internationaal vervoer; dat het van groot belang is dat alle vervoerondernemers hun vakbekwaamheid kunnen aantonen aan de hand van certificaten die worden afgegeven op een geharmoniseerd niveau en op basis van uniforme toetsingsregels in alle Lid-Staten; overwegende dat het hiertoe tevens noodzakelijk is om bepaalde aspecten van de organisatie van het examen te harmoniseren;

Overwegende dat een overgangsregeling voor de uitvoering van de richtlijn moet worden ingevoerd voor Oostenrijk, Finland en Zweden;

Overwegende dat iedere vijf jaar moet worden beoordeeld of vervoerondernemers die een vergunning bezitten nog steeds aan de voorschriften inzake betrouwbaarheid en financiële draagkracht voldoen en of personen op het niveau van de bedrijfsleiding beroepsbekwaam zijn; overwegende dat de financiële draagkracht ook tussen het tweede en het derde jaar van de vijfjarige periode moet worden onderzocht;

Overwegende dat de Lid-Staten in het belang van de goede werking van de interne markt sancties moeten instellen die doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn;

Overwegende dat alle ondernemers van vervoer over de weg uiterlijk op 1 januari 2000 aan alle eisen van deze richtlijn inzake betrouwbaarheid en financiële draagkracht moeten voldoen, ten einde het in de interne markt noodzakelijke kwaliteitsniveau en harmonisatieniveau te bereiken;

Overwegende dat het, overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, met het oog op de verwezenlijking van de fundamentele doelstelling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, noodzakelijk en nuttig is om de voorwaarden inzake toelating tot het beroep van wegvervoerder te reguleren; overwegende dat deze richtlijn niet verder gaat dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken, overeenkomstig artikel 3B, lid 3, van het Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Richtlijn 96/26/EG<sup>10</sup> wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- Lid 1 wordt vervangen door:

“De richtlijn is van toepassing op ondernemingen die het beroep uitoefenen van ondernemer van goederenvervoer en op ondernemingen die het beroep uitoefenen van ondernemer van personenvervoer als omschreven in artikel 1.”

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

- Lid 2, onder a), wordt vervangen door:

“is of zijn veroordeeld wegens een ernstige strafrechtelijke inbreuk, waaronder ook een inbreuk op commercieel gebied kan worden verstaan.”

- Lid 2, onder c) wordt vervangen door:

“veroordeeld is of zijn voor een ernstige inbreuk, dan wel voor herhaalde minder ernstige inbreuken op de geldende voorschriften:

- inzake de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden, of
- inzake het vervoer van goederen respectievelijk dat van personen over de weg, met name de regels inzake de rij- en rusttijden voor bestuurders, de afmetingen en gewichten van de bedrijfsvoertuigen, de verkeersveiligheid en de veiligheid van de voertuigen, de bescherming van het milieu en de regels inzake de beroepsaansprakelijkheid.”

---

<sup>10</sup> PB L 124 van 23.5.1996.

- Lid 3, onder c) wordt vervangen door:
  - “De onderneming moet beschikken over een kapitaal en reserves waarvan de waarde ten minste gelijk is aan:  
9.000 ecu wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt en 5.000 ecu voor ieder volgend voertuig waarvan het toegestane laadvermogen groter is dan 3,5 ton of waarvan het toegestane totaalgewicht meer dan 6 ton bedraagt, of voor ieder volgend voertuig dat geschikt is en uitgerust is om meer dan twintig personen, met inbegrip van de bestuurder, te vervoeren.
  - Ondernemingen die voor het vervoer van goederen gebruik maken van voertuigen waarvan het toegestane laadvermogen niet groter is dan 3,5 ton of waarvan het totaalgewicht niet meer dan 6 ton bedraagt, moeten voor deze voertuigen beschikken over een kapitaal en reserves waarvan de waarde ten minste gelijk is aan 9.000 ecu wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt, en aan 700 ecu per 500 kg toegestane totaalgewicht voor ieder volgend voertuig.
  - Ondernemingen die voor het vervoer van personen voertuigen gebruiken die zijn uitgerust om meer dan negen maar minder dan twintig personen, met inbegrip van de bestuurder, te vervoeren, moeten voor deze voertuigen beschikken over een kapitaal en reserves waarvan de waarde ten minste gelijk is aan 9.000 ecu wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt, en aan 250 ecu per zitplaats voor ieder volgend voertuig.
  - Voor de toepassing van deze richtlijn wordt de waarde van de ecu, uitgedrukt in nationale munteenheden, om de vijf jaar vastgesteld. De koersen die moeten worden toegepast zijn die welke van kracht zijn op de eerste werkdag in oktober, zoals die worden bekendgemaakt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen, en deze koersen worden toegepast met ingang van 1 januari van het daaropvolgende kalenderjaar.”

- Lid 4, eerste alinea, wordt vervangen door:  
“Aan de voorwaarde van vakbekwaamheid wordt voldaan door het bezit van kennis omtrent de in de lijst van de bijlage genoemde onderwerpen, welke kennis wordt vastgesteld aan de hand van een verplicht schriftelijk en een facultatief mondeling examen, volgens de in de bijlage aangegeven vorm, dat door de hiertoe door elke Lid-Staat aangewezen autoriteiten of instantie wordt georganiseerd.”
  
- Lid 4, tweede alinea, wordt geschrapt.

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

- In lid 1 wordt het volgende streepje toegevoegd:  
“- 1 januari 1995 wat Oostenrijk, Finland en Zweden betreft”.
- In lid 2, eerste alinea, wordt het volgende streepje toegevoegd:  
“- na 31 december 1994 en vóór 31 december 1996 wat Oostenrijk, Finland en Zweden betreft.”
- In lid 2 wordt in de voorlaatste alinea het volgende streepje toegevoegd:  
“- 1 januari 1997 wat Oostenrijk, Finland en Zweden betreft.”

Er wordt een nieuw lid 3 toegevoegd, dat als volgt luidt:

“Alle wegvervoerders die vóór 1 januari 1998 gemachtigd zijn het beroep van wegvervoerder uit te oefenen, moeten vanaf 1 januari 2000 aan de bepalingen van artikel 3, leden 2 en 3, voldoen.”

In artikel 6 worden aan lid 1 de twee volgende alinea's toegevoegd:

“De Lid-Staten zorgen ervoor dat de bevoegde instanties om de vijf jaar beoordelen of de ondernemer nog steeds voldoet aan de eisen inzake betrouwbaarheid en financiële draagkracht en of door de persoon/personen die de vervoeractiviteiten van de onderneming permanent en daadwerkelijk leidt/leiden nog wordt voldaan aan de eis inzake vakbekwaamheid.”

“De Lid-Staten zorgen ervoor dat de bevoegde instanties tussen het tweede en het derde jaar van de vijfjarige periode beoordelen of de ondernemer nog steeds voldoet aan de eis inzake de financiële draagkracht.”

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

- In lid 1 wordt “ernstige inbreuken” vervangen door “een ernstige inbreuk”.
- Lid 2 wordt geschrapt.
- Lid 3 wordt lid 2.

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

- In lid 2 wordt “of van afwezigheid van faillissement” geschrapt.
- In lid 4 wordt de laatste zin geschrapt.

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

Aan lid 3 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Bewijzen van vakbekwaamheid die vóór 1 januari 2000 op grond van ten minste vijf jaar praktijkervaring in een leidende functie binnen een vervoeronderneming aan wegvervoerders zijn afgegeven, worden gelijkgesteld met de op grond van de bepalingen van deze richtlijn afgegeven verklaringen.”

## *Artikel 2*

Bijlage I wordt vervangen door de bijlage bij dit voorstel.



*Artikel 3*

De Lid-Staten stellen de regeling vast voor de bestraffing van overtredingen van de nationale bepalingen die krachtens deze richtlijn worden vastgesteld, en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze straffen worden toegepast. De op deze wijze opgelegde straffen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De Lid-Staten stellen de Commissie uiterlijk op 1 juli 1998 in kennis van die bepalingen en delen eventuele latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.

*Artikel 4*

1. De Lid-Staten dienen, na raadpleging van de Commissie, de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om uiterlijk op 1 juli 1998 aan de bepalingen van deze richtlijn te voldoen. De Lid-Staten passen deze bepalingen toe met ingang van 1 juli 1998.
2. De Lid-Staten delen de Commissie onverwijld de bepalingen van nationaal recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 5*

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

*Artikel 6*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te,

Voor de Raad

De Voorzitter

## I. LIJST VAN ONDERWERPEN BEDOELD IN ARTIKEL 3, LID 4

De voor de vaststelling van de vakbekwaamheid in aanmerking te nemen kennis moet ten minste betrekking hebben op de in de onderstaande lijst genoemde onderwerpen. Voor deze onderwerpen moeten de kandidaat-wegvervoerders het hieronder vastgestelde kennis- en vaardigheidsniveau hebben.

A) **Burgerlijk recht***Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name:

1. kennis hebben van de belangrijkste contracten die in het wegvervoer worden gebruikt en van de daaruit voortvloeiende rechten en verplichtingen;
2. aantonen dat hij in staat is een rechtsgeldige vervoersovereenkomst te bedingen, met name wat de vervoervoorwaarden betreft;

*Vervoer van goederen over de weg*

3. in staat zijn een klacht van zijn opdrachtgever te onderzoeken in verband met schade ten gevolge van verlies of beschadiging van goederen tijdens het transport dan wel van vertraging bij de aflevering, en kunnen bepalen in hoeverre de klacht zijn contractuele aansprakelijkheid betreft;
4. kennis hebben van de regels en verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR);

*Vervoer van personen over de weg*

5. in staat zijn een klacht van zijn opdrachtgever te onderzoeken in verband met door reizigers geleden schade of schade aan bagage ten gevolge van een ongeval tijdens het transport of in verband met schade als gevolg van vertraging, en kunnen bepalen in hoeverre de klacht zijn contractuele aansprakelijkheid betreft.

**B) Handelsrecht***Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name:

1. aantonen dat hij kennis heeft van de voorwaarden en de regels inzake de bedrijfsuitoefening en de algemene verplichtingen van vervoerondernemers (inschrijving, boekhouding, enz.) en van de consequenties van een faillissement;
2. de vereiste kennis hebben omtrent de verschillende ondernemingsvormen en de daarmee verband houdende voorschriften inzake oprichting en functioneren.

**C) Sociaal recht***Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name:

1. op de hoogte zijn van de rol en het functioneren van verschillende sociale instellingen in de wegvervoersector (vakbonden, ondernemingsraden, personeelsvertegenwoordiging, arbeidsinspectie, enz.);
2. kennis hebben van de verplichtingen van de werkgever op het gebied van de sociale zekerheid en de daaruit voortvloeiende sociale voordelen voor de werknemers (pensioen, werkloosheidsuitkering, ziekte-uitkeringen, enz.);
3. kennis hebben van de voorschriften inzake de arbeidsovereenkomsten voor de verschillende categorieën werknemers van wegvervoerondernemingen (vorm van de overeenkomst, verplichtingen van de partijen, arbeidsomstandigheden en werktijden, vakanties, salaris, verbreking van het contract, enz.);

4. kennis hebben van de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 inzake de rij- en rusttijden van bestuurders en van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, alsmede van de wijze waarop deze verordeningen in de praktijk worden toegepast.

**D) Belastingrecht**

*Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name kennis hebben van de voorschriften inzake:

1. de BTW op vervoerdiensten;
2. de motorrijtuigenbelasting;
3. de heffingen op bepaalde voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg alsmede de tolgelden en gebruiksrechten voor het gebruik van bepaalde infrastructuur;
4. de inkomstenbelasting.

**E) Commercieel en financieel beheer van de onderneming**

*Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name:

1. kennis hebben van de wettelijke bepalingen en de praktijken met betrekking tot het gebruik van cheques, wissels, promesses, creditcards en andere betaalmiddelen of -methoden;
2. kennis hebben van de verschillende kredietvormen (bankkrediet, documentair krediet, waarborgsommen, hypotheek, leasing, renting, factoring, enz.) en de daaruit voortvloeiende lasten en verplichtingen;
3. weten wat een balans is, hoe een balans is opgesteld en moet worden geïnterpreteerd;
4. een winst- en verliesrekening kunnen lezen en interpreteren;
5. een analyse kunnen maken van de financiële situatie en de rentabiliteit van de onderneming, met name op basis van de financiële ratio's;
6. een begroting kunnen opstellen;

7. weten hoe de kostprijs is samengesteld (vaste kosten, variabele kosten, bedrijfskosten, afschrijvingen, enz.) en berekeningen per voertuig, per kilometer, per reis of per ton kunnen maken;
8. een organisatieschema van de werknemers van de onderneming kunnen opstellen, werkplanningen en opleidingsprogramma's voor het personeel, de bestuurders, enz., kunnen opstellen;
9. kennis hebben van de beginselen van het marktonderzoek (marketing), de verkoopbevordering voor vervoerdiensten, het opzetten van klantenbestanden, reclame, public relations, enz.;
10. kennis hebben van de verschillende typen verzekeringen die voor vervoersactiviteiten van belang zijn (aansprakelijkheidsverzekering, verzekering van passagiers, goederen, bagage) en de daarmee verband houdende waarborgen en verplichtingen;
11. kennis hebben van telematicatoepassingen op het gebied van het wegvervoer;

*Vervoer van goederen over de weg*

12. de regels betreffende de facturering van goederenvervoerdiensten over de weg kunnen toepassen en kennis hebben van de betekenis en de implicaties van de Incoterms;
13. kennis hebben van de verschillende categorieën tussenpersonen, hun rol, hun functie en eventueel hun status;

*Vervoer van personen over de weg*

14. de regels met betrekking tot de tarieven en de prijsstelling in het openbaar en particulier reizigersvervoer kunnen toepassen;
15. de regels inzake de facturering van personenvervoerdiensten over de weg kunnen toepassen.

**F) Toegang tot de markt***Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name:

1. kennis hebben van de beroepsvoorschriften inzake het vervoer over de weg voor rekening van derden, het huren van bedrijfsvoertuigen, uitbesteding, met name de voorschriften betreffende de officiële beroepsorganisatie, de toegang tot het beroep, vergunningen voor intra-communautair en extra-communautair wegvervoer alsmede controle en sancties;
2. kennis hebben van de voorschriften inzake de oprichting van een wegvervoeronderneming;
3. kennis hebben van de verschillende documenten die vereist zijn voor de uitvoering van wegvervoerdiensten en controleprocedures kunnen ontwikkelen om ervoor te zorgen dat op het kantoor van de onderneming en aan boord van de voertuigen met elkaar overeenstemmende documenten aanwezig zijn met betrekking tot ieder uitgevoerd transport, met name de documenten inzake het voertuig, de bestuurder, de goederen en de bagage;

*Vervoer van goederen over de weg*

4. kennis hebben van de voorschriften inzake de marktordening voor het goederenvervoer over de weg, expeditiebedrijven en logistiek;
5. kennis hebben van de formaliteiten bij het passeren van de grens, de functie en betekenis van T-documenten en het carnet-TIR en van de verplichtingen en verantwoordelijkheden die aan het gebruik daarvan zijn verbonden;

*Vervoer van personen over de weg*

6. kennis hebben van de voorschriften betreffende de marktordening voor het personenvervoer over de weg;
7. kennis hebben van de voorschriften inzake de invoering van nieuwe vervoerdiensten en vervoerplannen kunnen opstellen.

**G) Technische normen en exploitatie***Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name:

1. kennis hebben van de voorschriften betreffende gewicht en afmetingen van voertuigen in de Lid-Staten van de Europese Unie en van de procedures met betrekking tot uitzonderlijke transporten waarbij van deze voorschriften wordt afgeweken;
2. afhankelijk van de behoefte van de onderneming de voertuigen en de onderdelen daarvan kunnen kiezen (chassis, motor, transmissiesystemen, remsystemen, enz.);
3. kennis hebben van de formaliteiten inzake de goedkeuring, de registratie en de technische keuring van de voertuigen;
4. in staat zijn de nodige maatregelen te nemen tegen de luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tegen geluidsoverlast;
5. periodieke onderhoudsplannen kunnen opstellen voor voertuigen en uitrusting.

*Vervoer van goederen over de weg*

6. kennis hebben van de diverse typen laad- en losmachines (laadkleppen, containers, pallets, enz.) en in staat zijn procedures en instructies te ontwikkelen voor het laden en lossen van goederen (belastingsverdeling, stapelen, beladen, vastzetten, enz.);
7. kennis hebben van de verschillende technieken voor gecombineerd vervoer in het rail-wegvervoer of ro-ro-vervoer;
8. in staat zijn de procedures in het kader van de voorschriften inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en afvalstoffen toe te passen, met name die welke zijn gebaseerd op:



- Richtlijn 94/55/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg;
  - Richtlijn 96/35/EG betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren;
  - Verordening (EEG) nr. 259/93 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap;
9. in staat zijn de procedures in het kader van de voorschriften betreffende het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen toe te passen, met name die welke zijn gebaseerd op de Overeenkomst inzake het internationale vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer (ATP);
10. in staat zijn de procedures in het kader van de voorschriften inzake vervoer van levende dieren toe te passen.

#### **H) Veiligheid op de weg**

##### *Vervoer van goederen en personen over de weg*

De kandidaat moet met name:

1. weten over welke certificaten het rijdend personeel moet beschikken (rijbewijs - medische attesten - verklaring van geschiktheid, enz.);
2. maatregelen kunnen nemen om ervoor te zorgen dat de bestuurders zich houden aan de in de verschillende Lid-Staten van de Unie geldende verkeersvoorschriften en -verboden en beperkingen (snelheidsbeperkingen, voorrangsregels, voorschriften inzake stoppen en parkeren, gebruik van lichten, verkeerssignalering, enz.);
3. in staat zijn voor de bestuurders instructies op te stellen met betrekking tot de controle op de veiligheidsnormen inzake de staat van het voer materieel, de uitrusting, de lading en de te nemen preventieve maatregelen;

4. in staat zijn procedures op te stellen die bij een ongeval moeten worden gevolgd, en de nodige procedures toe te passen om herhaling van ongevallen of ernstige inbreuken te voorkomen.

*Vervoer van personen over de weg*

5. kennis hebben van de structuur van het wegennet in de Lid-Staten van de Europese Unie.

## II. ORGANISATIE VAN HET EXAMEN

Het examen dat moet garanderen dat ondernemers van wegvervoer de nodige kennis omtrent de bovengenoemde onderwerpen hebben, en met name bekwaam zijn om de daarmee verband houdende instrumenten en technieken te gebruiken en leidende en coördinerende taken te verrichten, omvat de volgende elementen:

### A. Verplicht schriftelijk examen

1. Schriftelijke vragen in de vorm van minimaal honderd meerkeuzevragen met vier antwoordmogelijkheden, waarbij voor foute antwoorden één vol punt wordt afgetrokken.

Het schriftelijk examen maakt 30% uit van het aantal punten dat in totaal kan worden behaald; de kandidaat moet 60% van de vragen correct beantwoorden om voor dit deel van het examen te slagen.

Duur: twee uur.

2. Schriftelijke opdrachten/case studies, die 40% uitmaken van het aantal punten dat in totaal kan worden behaald. De kandidaat moet 60% van de opdrachten/case studies correct beantwoorden om voor dit deel van het examen te slagen.

Duur: twee uur.

### B. Niet-verplicht mondeling examen

30% van het totale aantal punten moet worden behaald.

- C. Indien een Lid-Staat het examen alleen uit schriftelijke vragen en opdrachten/case studies laat bestaan, maken de onderdelen A.1. en A.2. respectievelijk 40% en 60% uit van het totale aantal punten.

### D. Resultaat

70% van het gehele examen moet correct worden beantwoord om voor het examen te slagen.

**NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN**  
**Effecten van het voorstel op het bedrijfsleven en in het bijzonder**  
**de kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's)**

**Titel van het voorstel:**

Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers.

**Het voorstel**

1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

De communautaire wetgeving in kwestie is gebaseerd op artikel 75, lid 1, onder a), van het Verdrag. De ordening van de vervoermarkt is één van de belangrijkste aspecten van de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in het kader van het Verdrag. De vaststelling van maatregelen ter bevordering van de coördinatie van de toegangsvoorwaarden voor het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, moet ertoe leiden dat beter gebruik wordt gemaakt van het recht van vestiging van deze vervoerondernemers. Verdere harmonisatie en aanscherping van de gemeenschappelijke regels voor de toegang tot het beroep van nationaal en internationaal vervoerondernemer is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat deze ondernemers goed gekwalificeerd zijn en daardoor bijdragen tot de rationalisering van de markt en de kwaliteitsverbetering van de geleverde diensten, in het belang van de gebruikers, het bedrijfsleven en de economie als geheel, en tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

Het voorstel beoogt de verdere harmonisering en de versterking van de markt voor het wegvervoer. Ten einde het ontstaan van discrepanties en het gevaar van concurrentievervalsing te voorkomen en de kwaliteit te verbeteren, wordt voorgesteld dat, wat de financiële draagkracht betreft, het minimumbedrag van het beschikbare kapitaal en de reserves wordt verhoogd en dat, wat de vakbekwaamheid betreft, de voorwaarden voor het leiden van een vervoeronderneming worden aangescherpt, zodat de vakbekwaamheidscertificaten voor vervoerondernemers in alle Lid-Staten zoveel mogelijk gelijkwaardig zijn.

Met het oog op de marktontwikkelingen - in het bijzonder de groei van koeriersdiensten - is het toepassingsgebied van de richtlijn verruimd, zodat nu ook voertuigen met een toegestaan laadvermogen van minder dan 3,5 ton of met een toegestaan totaalgewicht van minder dan 6 ton daaronder vallen.

## De effecten op het bedrijfsleven

### 2. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

- In welke sectoren?

Het voorstel is van invloed op alle ondernemers van goederen- en personenvervoer over de weg, met uitzondering van ondernemers die personenvervoer verrichten met voertuigen die geschikt zijn voor maximaal negen personen. Verder heeft het voorstel implicaties voor de gespecialiseerde nationale instanties op het gebied van opleiding en/of examinering van kandidaat-ondernemers van goederen- of personenvervoer over de weg.

- In welke grootteklassen (aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen)?

De wegvervoerders in de Gemeenschap hebben gemiddeld rond de 4,4 voertuigen in bedrijf. In de Lid-Staten waarvoor gegevens beschikbaar zijn, had in 1990 78% van de ondernemingen in deze sector 1 tot 5 voertuigen in bedrijf, terwijl 11% 6 tot 10 voertuigen gebruikte en de resterende 11% over meer dan 11 voertuigen beschikte. De KMO's hebben in de wegvervoersector dus een belangrijk aandeel.

- In welke specifieke geografische gebieden van de Gemeenschap?

De cijfers zijn in alle Lid-Staten ongeveer gelijk, met uitzondering van Oostenrijk, België en Nederland, waar het aantal ondernemingen met meer dan 5 voertuigen iets hoger ligt, terwijl in de landen rond de Middellandse Zee en in Zweden en Finland meer dan 90% van de vervoerders over 1 tot 5 voertuigen beschikt.

### 3. Welke maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Om zijn bedrijfsactiviteiten voort te mogen zetten, moet de vervoerondernemer voldoen aan de nieuwe eisen inzake betrouwbaarheid en de hogere financiële draagkracht. Bovendien moet hij ervoor zorgen dat degene die de onderneming leidt aan de vereisten inzake vakbekwaamheid voldoet en houder is van het desbetreffende certificaat. Certificaten die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn afgegeven, blijven geldig. Instanties op het gebied van opleiding en/of examinering zullen hun onderwijsmateriaal en leerprogramma moeten wijzigen en hun schriftelijke examens dienovereenkomstig moeten aanpassen.

4. Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten?

- Voor de werkgelegenheid:

Waarschijnlijk heeft het voorstel geen effect op het algehele niveau van de werkgelegenheid. De aangescherpte eisen inzake de toegang tot het beroep zullen leiden tot een versterking van de wegvervoerondernemingen, waardoor zowel het aantal vervoerders dat de bedrijfsactiviteiten beëindigt als het aantal nieuwkomers in deze sector kleiner wordt. Dit zal een stabiliserend effect hebben op de werkgelegenheid.

- Voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven:

Waarschijnlijk heeft het voorstel ook geen effect op de investeringen; ook zal het de oprichting van nieuwe bedrijven niet bemoeilijken, aangezien de financiële draagkracht niet zo hoog is dat er belemmeringen voor kandidaat-wegvervoerders of reeds toegelaten wegvervoerders door ontstaan.

- Voor het concurrentievermogen van het bedrijfsleven;

Het voorstel is gericht op de harmonisering van de concurrentievoorwaarden in de sector, door de opheffing van de huidige discrepanties en concurrentieverstorende factoren die het gevolg zijn van uiteenlopende eisen inzake financiële draagkracht en vakbekwaamheid.

5. Bevat het voorstel maatregelen waarin rekening wordt gehouden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (bij voorbeeld minder strenge of andere eisen)?

Het voorstel voorziet niet in dergelijke specifieke maatregelen. De huidige richtlijn biedt de Lid-Staten echter reeds de mogelijkheid om vervoerders die uitsluitend nationaal vervoer verrichten, dat wegens de aard van de vervoerde goederen of de geringe afstand die wordt afgelegd, slechts een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt, van de toepassing van alle of een gedeelte van de bepalingen van de richtlijn vrij te stellen. Bovendien bevat de richtlijn een bepaling inzake de tijdelijke of definitieve vervanging van de houder van het vakbekwaamheidscertificaat (in geval van overlijden of onbekwaamheid), die speciaal is toegesneden op de behoefte van de KMO's.

Raadpleging

6. Overzicht van de instanties die over het voorstel zijn geraadpleegd en de hoofdlijnen van hun standpunten:

Over het nieuwe voorstel inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers, is een raadplegingsbijeenkomst georganiseerd. Daaraan namen de volgende organisaties deel: IRU (internationale wegvervoerorganisatie), UNICE, EUROCHAMBRES en de EUROPESE BOND VAN VERVOERSPERSONEEL.

Behalve de vertegenwoordiger van EUROCHAMBRES, die zich afvroeg of het nodig was om de voorwaarden voor toegang tot het beroep van wegvervoerder te handhaven, aangezien dit - volgens EUROCHAMBRES - het enige beroep is waarvoor dergelijke voorwaarden gelden, waren alle andere organisaties voor de verdere harmonisatie van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van vervoer over de weg.

In de meeste gevallen heeft de Commissie rekening gehouden met de mening van de meerderheid van de beroepsorganisaties die tijdens de voorbereidende werkzaamheden aan de nieuwe wettekst zijn geraadpleegd; zij heeft haar voorstel derhalve toegespitst op de punten waarop de bereidheid tot het nemen van maatregelen bestond, met name de verhoging van de normen voor de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid en de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn tot het gehele wegvervoer, ongeacht de grootte van de voertuigen.

31

ISSN 0254-1513

COM(97) 25 def.

# DOCUMENTEN

NL

07 04 16 10

---

Catalogusnummer : CB-CO-97-021-NL-C

ISBN 92-78-15171-8

---

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg