



Beleidsregel van de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) inzake de toepassing van regels van verordening 1071/2009/EG, Wet wegvervoer goederen en het Besluit wegvervoer goederen houdende bepalingen in verband met de uitvoering van de evenredigheidstoets en het sanctioneren van de vervoerder en de vervoersmanager bij verlies van de betrouwbaarheid in het goederenvervoer over de weg (Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid in het goederenvervoer over de weg)

13 maart 2013

De Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie,

Gelet op artikel 6 van verordening 1071/2009/EG, de artikelen 2.8 en 2.8a van de Wet wegvervoer goederen (WWG), de artikelen 1 en 2 van het Besluit wegvervoer goederen en artikel 4:1 en volgende van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

HOOFDSTUK 1 DEFINITIES EN INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. *zeer ernstige overtredingen*: zeer ernstige inbreuken van de communautaire wetgeving als bedoeld in bijlage IV van verordening 1071/2009/EG;
- b. *strafpunten*: punten die aan de vervoerder worden toegekend als gevolg van het plegen van een zeer ernstige overtreding als bedoeld in dit artikel onder a.

Artikel 2

Deze beleidsregel heeft betrekking op:

- a. het minimum aantal strafpunten dat dient te worden behaald alvorens uitvoering wordt gegeven aan de evenredigheidstoets;
- b. de uitvoering van de evenredigheidstoets waarbij wordt onderzocht of zich feiten en omstandigheden voordoen die tot het oordeel kunnen leiden dat het verlies van de betrouwbaarheid van de vervoerder of vervoersmanager een onevenredig sanctie is;
- c. de omstandigheden die bij voorbereiding van een eventueel besluit tot intrekking of schorsing van de communautaire vergunning van de vervoerder of de ongeschiktheidverklaring van de vervoersmanager worden meegewogen.

Artikel 3

1. Het verlies van betrouwbaarheid is geen onevenredig strenge sanctie indien de vervoerder het in artikel 5 aan hem gerelateerde aantal strafpunten voor de betreffende onderneming toegerekende zeer ernstige overtredingen heeft overschreden.
2. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager is geen onevenredig strenge sanctie indien de vervoerder, waarvoor de vervoersmanager als vakbekwame leidinggevende werkzaam is, het in artikel 5 aan hem gerelateerde aantal strafpunten overschrijdt.
3. In afwijking van het eerste lid is het verlies van betrouwbaarheid van een vervoerder een onevenredig strenge sanctie indien artikel 7, eerste, tweede of derde lid, van toepassing is.
4. In afwijking van het tweede lid is het verlies van betrouwbaarheid van een vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie indien artikel 8, eerste of tweede lid, van toepassing is.



HOOFDSTUK 2 STRAFPUNTEN

Artikel 4

1. Het aantal toe te rekenen strafpunten per zeer ernstige overtreding is als volgt:

ZEER ERNSTIGE OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009 ONDER VERMELDING VAN MSI CODE	STRAF-PUNTEN
101 (a). Overschrijden van de maximaal toegestane zesdaagse rijtijd met $\geq 25\%$	3
101 (b) Overschrijden van de maximaal toegestane tweewekelijkse rijtijd met $\geq 25\%$	3
102. Overschrijden van de maximaal toegestane dagelijkse rijtijd op één dag, met een marge van $\geq 50\%$ zonder een onderbreking of zonder een ononderbroken rusttijd van ten minste 4½ uur in te lassen.	4
201. Nalaten een tachograaf te installeren als vereist door de communautaire wetgeving	6
202. Frauduleus gebruik van een apparaat dat de geregistreerde gegevens van het controleapparaat kan wijzigen	10
203. Nalaten een snelheidsbegrenzer te installeren als vereist door de communautaire wetgeving	10
204. Frauduleus gebruik van een apparaat dat de instellingen van de snelheidsbegrenzer kan wijzigen	10
205. Vervalsen van de registratiebladen van de tachograaf	10
206. Vervalsen van de door de tachograaf en/of bestuurderskaart overgebrachte gegevens	10
301. Rijden zonder geldige APK (Indien vereist door de communautaire wetgeving)	4
302. Rijden met een zeer ernstig gebrek aan onder meer het remsysteem, het stangenstelsel, de wielen/banden, de ophanging of het chassis dat een zodanig onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert dat het leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig	6
401. Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet vervoerd mogen worden (vervoerverbod)	10
402. Vervoer van gevaarlijke stoffen in verboden of niet erkende middelen van omsluiting, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu en leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig	6
403. Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet op het voertuig vermeld zijn (etiketten/borden) als gevaarlijke stoffen, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu en leidt tot het uit het verkeer nemen van het voertuig	6
502. Vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs	6
504. Vervoer van goederen door een onderneming die niet in het bezit is van een geldige communautaire vergunning	4
601. Rijden met een vervalste bestuurderskaart	10
602. Rijden met een bestuurderskaart waarvan de chauffeur niet de houder is	10
603. Rijden met een bestuurderskaart verkregen op basis van valse gronden (valse verklaring/document)	10
701. Vervoer van goederen waarbij de maximaal toegestane massa met $\geq 20\%$ wordt overschreden voor voertuigen met een toegestaan gewicht $> 12t$	4
702. Vervoer van goederen waarbij de maximaal toegestane massa met $\geq 25\%$ wordt overschreden voor voertuigen met een toegestaan gewicht van maximaal 12t	4

2. De binnen een periode van twee jaar door de Inspectie Leefomgeving en Transport aan een vervoerder toegerekende strafpunten worden bij elkaar opgeteld.

3. Toegerekende strafpunten vervallen twee jaar nadat de desbetreffende veroordeling of sanctie wegens een zeer ernstige overtreding op de communautaire wetgeving onherroepelijk is geworden.

Artikel 5

Het minimum aantal strafpunten gerelateerd aan het aantal gewaarmerkte afschriften waar de vervoerder over beschikt, is als volgt:

Aantal gewaarmerkte afschriften	Minimum aantal strafpunten
1	15
2-5	30
6-20	40
21-50	50
51-500	$50 + 0,40 \times (\text{aantal vergunningbewijzen} - 50)$
501 en meer	$230 + 0,20 \times (\text{aantal vergunningbewijzen} - 500)$



HOOFDSTUK 3 VERWIJTBAAARHEID EN PREVENTIE

Artikel 6

1. De NIWO geeft, indien mogelijk, de vervoerder zo spoedig mogelijk een schriftelijke waarschuwing nadat ten minste 50%, doch niet meer dan 100% van het minimum aantal strafpunten is bereikt.
2. De NIWO voert de evenredigheidstoets uit op grond van het adviesrapport van de Minister van Infrastructuur en Milieu, uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport, waarin wordt vastgesteld dat het minimum aantal strafpunten is overschreden.

Artikel 7

1. De NIWO beslist dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een onevenredige sanctie is indien:
 - a. de handelingen van derden die ten grondslag liggen aan de zeer ernstige overtredingen van wezenlijke invloed zijn geweest;
 - b. sprake is van een niet toerekenbaar gebrek aan kennis over de feiten en omstandigheden die hebben geleid tot het begaan van bedoelde overtredingen terwijl kennis daarvan de overtredingen zou hebben voorkomen, of
 - c. sprake is van een door de vervoerder aan te tonen andere situatie van overmacht waardoor één of meer overtredingen niet aan hem zijn te verwijten.
2. De NIWO beslist dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een onevenredig strenge sanctie is indien de vervoersmanager kan aantonen dat hij het begaan van bedoelde overtredingen duurzaam heeft beperkt door:
 - a. het geven van de nodige en kenbare instructies aan de chauffeurs;
 - b. het treffen van structurele maatregelen in de bedrijfsvoering gericht op het bevorderen van de naleving van de regelgeving waarin de zeer ernstige overtredingen zijn bestraft of beboet;
 - c. het aan de chauffeur verstrekken van de nodige middelen voor de naleving van de onder b bedoelde regelgeving; en
 - d. het houden van in redelijkheid te vorderen toezicht ter zake van de onderdelen a tot en met c.
3. De NIWO beslist dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een onevenredig strenge sanctie is indien zich een omstandigheid voordoet als bedoeld in artikel 8, derde lid.

Artikel 8

1. De NIWO beslist dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie is indien de vervoerder waarvoor hij werkzaam is, op grond van artikel 7, eerste of tweede lid, zijn betrouwbaarheid niet verliest.
2. De NIWO beslist dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie is indien de vervoersmanager kan aantonen dat:
 - a. hij niet verantwoordelijk is voor de bedoelde zeer ernstige inbreuken omdat hij destijds niet degene was die leiding gaf aan de vervoersactiviteiten; of
 - b. hij op gezag van de vervoerder, bedoeld in het eerste lid, of een meerdere gedwongen werd aanwijzingen of instructies te geven, of na te laten, die hebben geleid tot het begaan van de bedoelde zeer ernstige overtredingen.
3. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager is geen onevenredig strenge sanctie indien de vervoersmanager door zijn solistische wijze van optreden en handelen, dat indruist tegen het bestendig bedrijfsbeleid, als enige verantwoordelijk kan worden gehouden voor het begaan of doen begaan van zeer ernstige overtredingen.

Artikel 9

1. Bij de uitvoering van de evenredigheidstoets vergewist de NIWO zich ervan dat het onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport op een zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden.
2. Bij de uitvoering van de evenredigheidstoets, baseert de NIWO zich in ieder geval op:
 - a. het adviesrapport van de Minister van Infrastructuur en Milieu, genoemd in artikel 6, tweede lid, opgesteld naar aanleiding van een onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport als bedoeld in het eerste lid;
 - b. een door de vervoerder onderscheidenlijk vervoersmanager naar voren gebrachte zienswijze mits deze binnen zes weken is ingediend nadat de vervoerder onderscheidenlijk vervoersmana-



ger in kennis is gesteld van het voorgenomen besluit van de NIWO inzake het verlies van de betrouwbaarheid en de mogelijkheid om daartegen een zienswijze in te brengen.

HOOFDSTUK 4 INTREKKING EN SCHORSING VAN DE COMMUNAUTAIRE VERGUNNING EN DE ONGESCHIKTVERKLARING VAN DE VERVOERSMANAGER

Artikel 10

Bij de voorbereiding van de beslissing omtrent de intrekking dan wel de schorsing van de communautaire vergunning alsmede de duur van de schorsing houdt de NIWO rekening met de volgende omstandigheden:

- a. de omvang van de vervoerder gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften;
- b. het vitale belang van continuïteit van de vervoersactiviteiten en de beschikbare alternatieven voor die activiteiten;
- c. de mate waarin de belanghebbenden door de intrekking of schorsing van de communautaire vergunning worden geraakt;
- d. de verstoring van de markt;
- e. de reëel mogelijke alternatieven voor opdrachtgevers van de vervoerder;
- f. de binnen twee jaar geconstateerde recidive;
- g. de zwaarwegende maatschappelijke of economische gevolgen.

Artikel 11

1. De NIWO schorst, na rekening te hebben gehouden met de onder artikel 10 onder a tot en met g genoemde omstandigheden, de communautaire vergunning voor ten hoogste zes maanden, of
2. De NIWO trekt, na rekening te hebben gehouden met de onder artikel 10 onder a tot en met g genoemde omstandigheden, de communautaire vergunning in indien niet kan worden volstaan met een schorsing van de communautaire vergunning.
3. De NIWO trekt de communautaire vergunning in ieder geval in indien de vervoerder als recidivist als bedoeld in artikel 10, onder f, wordt aangemerkt.

Artikel 12

1. De NIWO verklaart de vervoersmanager voor de duur van twee jaar ongeschikt.
2. De in het eerste lid genoemde termijn van twee jaar kan worden ingekort indien de vervoersmanager aantoont de noodzakelijke maatregelen te hebben genomen om te borgen dat de zeer ernstige overtredingen die hebben geleid tot het besluit tot de vervoersmanager ongeschikt te verklaren zich niet meer zullen voordoen.

HOOFDSTUK 5 REHABILITATIE

Artikel 13

Na de schorsing of intrekking van de communautaire vergunning worden de strafpunten, die de vervoerder heeft opgebouwd en die zijn meegewogen bij het schorsings- of intrekkingbesluit, gewist.

Artikel 14

Ingeval de communautaire vergunning wordt ingetrokken, bedraagt de rehabilitatietermijn twee jaar.

HOOFDSTUK 6 OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 15

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid in het goederenvervoer over de weg.



Artikel 16

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van 1 mei 2013

*De Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie,
De voorzitter,
M.C. van der Harst.*

*De secretaris,
G.J. Olthoff.*



TOELICHTING

I. Algemeen

Verordening 1071/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 beoogt gelijke mededingingsvoorwaarden en het creëren van een hoger niveau van vakbekwaamheid, een rationalisering van de markt, een betere kwaliteit van de geleverde diensten en verkeersveiligheid. Deze doelstellingen worden onder andere nagestreefd door de aanscherping van de eisen voor toegang tot het beroep van wegvervoersondernemer. Eén van die aangescherpte eisen is de betrouwbaarheidseis. In voorgaande regelgeving behoeft een vervoerder een recente Verklaring Omtrent het Gedrag (hierna: VOG) te overleggen om aan te tonen dat aan de betrouwbaarheidseis wordt voldaan. Door de inwerkingtreding van verordening 1071/2009/EG is de enkele overlegging van een VOG niet afdoende. Ingevolge artikel 6, eerste lid, onder b, van verordening 1071/2009/EG, mag de vervoerder of de vervoersmanager geen onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie in Nederland of een andere lidstaat opgelegd hebben gekregen vanwege een zeer ernstige inbreuk op de communautaire wetgeving (hierna: zeer ernstige overtreding). Deze voormelde zeer ernstige overtredingen worden in bijlage IV van verordening 1071/2009/EG gecategoriseerd en limitatief opgesomd. Met de onderhavige beleidsregel wordt invulling gegeven aan de bevoegdheden van de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (hierna: de NIWO) met betrekking tot de aanvullende betrouwbaarheidseis zoals uit artikel 6, eerste lid, onder b van verordening 1071/2009/EG voortvloeit.

Elektronisch sanctieregister

Elke lidstaat is verplicht om over een elektronisch sanctieregister te beschikken. Hierin registreert elke lidstaat alle zeer ernstige overtredingen waar onherroepelijke veroordelingen of onherroepelijke sancties voor zijn uitgesproken respectievelijk opgelegd jegens haar vervoerders en vervoersmanagers. Dit betreffen ook zeer ernstige overtredingen die in andere lidstaten zijn begaan. De lidstaat waar de zeer ernstige overtreding is begaan, zal de vestigingsstaat hierover informeren zodat de vestigingsstaat de zeer ernstige overtreding in het elektronisch sanctieregister kan opnemen nadat een veroordeling of sanctie hiervoor onherroepelijk is geworden. Een veroordeling of sanctie wordt onherroepelijk wanneer tegen een uitspraak van de rechter of tegen een bestuurlijke boete geen (gewoon) rechtsmiddel meer openstaat (niet meer in bezwaar, beroep, hoger beroep of in cassatie). Ingeval er sprake is van een transactievoorstel, wordt de sanctie onherroepelijk vanaf de betaaldatum van het transactievoorstel.

Lidstaten kunnen elkaars elektronisch sanctieregister raadplegen. Hierdoor kan een lidstaat nagaan of de betrouwbaarheid van een vervoerder of vervoersmanager in een lidstaat is komen te ontvallen door onherroepelijke veroordelingen of sancties vanwege een zeer ernstige overtreding. De vervoerder of een vervoersmanager, van wie de betrouwbaarheid in één lidstaat is komen te ontvallen, kan in geen enkele lidstaat (meer) aan de betrouwbaarheidseis voldoen. Indien een vervoerder of zijn vervoersmanager niet (meer) kan aantonen dat hij aan de betrouwbaarheidseis voldoet, dan leidt dat tot de intrekking, schorsing of weigering van de communautaire vergunning, respectievelijk de ongeschiktverklaring van de vervoersmanager.

Een onherroepelijke veroordeling of sanctie vanwege een zeer ernstige overtreding kan volgens verordening 1071/2009/EG al leiden tot het verlies van de betrouwbaarheid. Volgens de Nederlandse wet- en regelgeving kan één onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie evenwel niet leiden tot het verlies van de betrouwbaarheid. Dit uitgangspunt is in deze beleidsregel uitgewerkt. De toekenning van gewogen strafpunten aan de onderscheiden zeer ernstige overtredingen (artikel 4) en de bepaling van het aantal gecumuleerde strafpunten dat moet worden bereikt vooraleer men de betrouwbaarheid kan verliezen (artikel 5), zijn daarmee zeer belangrijke elementen in deze beleidsregel.

Verder regelt deze beleidsregel de wijze waarop de NIWO uitvoering geeft aan het onderzoek ingeval de betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager in het geding komt doordat een minimum aantal strafpunten voor onherroepelijke veroordelingen of onherroepelijke sancties wegens zeer ernstige overtredingen is overschreden. Dit onderzoek wordt ook wel de evenredigheidstoets genoemd. Bij de uitvoering van de evenredigheidstoets onderzoekt de NIWO of het verlies van de betrouwbaarheid een evenredige sanctie is.

Deze beleidsregel zal twee jaar na inwerkingtreding worden geëvalueerd.



II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3

Uit artikel 3 volgt dat de betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager (nog) niet in het geding is wanneer de vervoerder onder het in artikel 5 aan hem gerelateerde aantal strafpunten blijft; het verlies van betrouwbaarheid wordt een onevenredig strenge sanctie geacht indien dit aantal niet is overschreden. Overschrijdt de vervoerder het aantal strafpunten dan leidt dit niet alleen tot het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder maar ook tot het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager.

Artikel 4

Zeer ernstige overtredingen

De Europese Commissie heeft in bijlage IV van verordening 1071/2009/EG limitatief weergegeven welke overtredingen als zeer ernstige overtredingen aangemerkt worden. Om een helder beeld te schetsen welke gedragingen als zeer ernstige overtredingen worden gekwalificeerd, wordt hieronder een nadere specificering gegeven van een aantal zeer ernstige overtredingen.

101a Overschrijden van de maximaal toegestane zesdaagse rijtijd met $\geq 25\%$

Onder 101a valt de overschrijding van de wekelijkse rijtijd met 25% of meer. De maximale rijtijd bedraagt 56 uur (4×9) + (2×10) per week. In de praktijk betekent dit dat de vervoerder in overtreding is als zijn chauffeur $56 \text{ uur} \times 1.25 = 70 \text{ uur}$ of meer in één week heeft gereden.

101b Overschrijden van de maximaal toegestane tweewekelijkse rijtijd met $\geq 25\%$

Onder 101b wordt de overschrijding van de tweewekelijkse rijtijd van 25% of meer verstaan. De maximale rijtijd gedurende twee weken bedraagt 90 uur. In de praktijk betekent dit dat de vervoerder in overtreding is als zijn chauffeur gedurende twee weken $90 \text{ uur} \times 1.25 = 112 \frac{1}{2} \text{ uur}$ heeft gereden.

202 Gebruik van een frauduleus apparaat dat de geregistreerde gegevens van het controleapparaat kan wijzigen

Het gebruik van een apparaat (hulpmiddel) om gegevens van een controleapparaat te manipuleren, valt onder deze overtreding. Het gebruik van een magneet om de digitale tachograaf te manipuleren, levert volgens overtreding 202 een zeer ernstige overtreding op.

401 Vervoer van gevaarlijke stoffen die niet vervoerd mogen worden (vervoerverbod)

Volgens het ADR (afkorting van: The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) zijn bepaalde categorieën gevaarlijke stoffen uitgesloten van vervoer. Het zijn deze gevaarlijke stoffen, die nooit vervoerd mogen worden, die onder overtreding 401 vallen.

502 Vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs

De vervoerder is in overtreding indien hij een chauffeur in dienst neemt die niet in het bezit is van een juist rijbewijscategorie om een vrachtauto te besturen. Ter illustratie: de vervoerder begaat overtreding 502 indien hij een chauffeur in dienst neemt en hem vervolgens goederenvervoer laat verrichten terwijl deze chauffeur niet in het bezit is van een rijbewijs C (met code 95). De chauffeur die ondanks een rijontzegging vanwege een verkeersdelict in privé sfeer (bijvoorbeeld onder invloed rijden) een vrachtauto blijft besturen zonder de vervoerder in kennis te stellen van zijn rijontzegging, is een voorbeeld van een situatie waarin overtreding 502 niet aan de vervoerder valt toe te rekenen.

504 Vervoer van goederen door een onderneming die niet in het bezit is van een geldige communautaire vergunning

De vervoerder die met een verlopen communautaire vergunning goederenvervoer verricht valt onder deze zeer ernstige overtreding.

Strafpuntensysteem

Ondanks dat het in deze beleidsregel gaat om zéér ernstige overtredingen, is de zwaarte van de onderscheiden 21 zeer ernstige overtredingen toch enigszins verschillend. Dat wordt tot uitdrukking gebracht door op een schaal van één tot tien aan elke zeer ernstige overtreding een wegingsfactor toe



te kennen. De hoogte van het aantal strafpunten weerspiegelt daardoor de ernst van de zeer ernstige overtreding. Uit de laatste kolom van de tabel van artikel 4 is het aantal strafpunten voor elke zeer ernstige overtreding af te lezen. Zo blijkt uit de tabel dat van alle zeer ernstige overtredingen het aantal strafpunten voor zeer ernstige overtredingen met een frauduleus karakter het hoogste is. Het aantal strafpunten voor elke zeer ernstige overtreding is in samenspraak met de Inspectie Leefomgeving en Transport en na intensief overleg met de transportsector vastgesteld.

Twee jaren termijn (artikel 4, tweede lid en derde lid)

Volgens verordening 1071/2009/EG worden zeer ernstige overtredingen pas in het elektronisch sanctieregister geregistreerd nadat een veroordeling of sanctie hiervoor onherroepelijk is geworden. De onherroepelijk geworden veroordelingen of sancties en de zeer ernstige overtredingen worden voor een periode van twee jaar in het elektronisch register bewaard. Hierdoor hebben behaalde strafpunten een geldigheidsduur van twee jaar vanaf het moment dat de desbetreffende veroordeling of sanctie onherroepelijk is geworden. Strafpunten die vanaf de eerste onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie worden behaald, worden tot twee jaar na dato bij elkaar opgeteld. Indien één gedraging meer dan één zeer ernstige overtreding oplevert (eendaadse samenloop) dan krijgt de vervoerder de strafpunten van één van die zeer ernstige overtredingen. De optelsom van de behaalde strafpunten mag in die twee jaar het minimum aantal strafpunten niet overschrijden. De behaalde strafpunten voor elke zeer ernstige overtreding worden niet in het elektronisch sanctieregister geregistreerd en zijn derhalve voor de overige lidstaten niet zichtbaar. De vervoerder heeft toegang tot de beveiligde omgeving van *mijn* NIWO waar hij inzage heeft in het aantal behaalde strafpunten. Hierdoor wordt een extra mogelijkheid geboden tijdig maatregelen te treffen om de overschrijding van het minimum aantal strafpunten te voorkomen. Tevens faciliteert de in artikel 6 bedoelde waarschuwingsbrief de mogelijkheid die maatregelen tijdig te treffen.

Artikel 5

Een minimum aantal strafpunten

Ingevolge artikel 3 kan zowel de vervoerder als zijn werkzame vervoersmanager(s) zijn betrouwbaarheid verliezen indien de vervoerder het minimum aantal strafpunten overschrijdt. Zolang de vervoerder onder het minimum aantal strafpunten blijft, is zijn betrouwbaarheid en dat van zijn vervoersmanager(s) (nog) niet in het geding. Om zowel de kleine als de grote ondernemingen op een eerlijke en gelijkwaardige wijze aan voorwaarden te onderwerpen om aan de betrouwbaarheidseis te kunnen voldoen, is het minimum aantal strafpunten afhankelijk gesteld van de bedrijfsomvang. Ook uit onderzoek is gebleken dat de mogelijkheid om bedrijfsactiviteiten, in casu de vervoersactiviteiten, efficiënter te organiseren toeneemt naarmate een vervoerder een zekere omvang heeft. Met het efficiënter organiseren van de vervoersactiviteiten groeit het vermogen om de wet na te leven. Een vervoerder die zijn bedrijfsvoering efficiënter heeft ingericht, is over het algemeen beter in staat om de voor hem geldende wettelijke voorschriften na te leven. Door betere kennis, technische middelen, ervaring, deskundige medewerkers, organisatiestructuur, milieu- en arbozorg, administratie en het vermogen om te leren van fouten zullen relatief minder overtredingen worden begaan. Ook uit onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt bijvoorbeeld dat het aantal meldingen bij wegcontroles van frauduleuze apparaten en het gebruik van andermans bestuurderskaart in relatieve zin, dus omgerekend per vrachtwagen, vaker voorkomt bij kleinere bedrijven dan bij grote bedrijven. Dit kan wel oplopen tot een factor 20.

Het bovenstaande is meegewogen in de totstandkoming van een eenvoudige tabel met een minimum aantal strafpunten voor 6 verschillende omvangsklassen. De kleinste klasse betreft de vervoerder met één voertuig en de hoogste klasse betreft de vervoerder met meer dan vijfhonderd voertuigen. De classificering is globaal gebaseerd op de wijze waarop de bedrijfsvoering is ingericht. Hieronder treft u een drietal voorbeelden van vervoerders van een bepaalde omvang en het minimum aantal strafpunten dat zij mogen behalen alvorens de betrouwbaarheid in het geding komt.

Voorbeelden:

- Een vergunninghouder met 80 auto's krijgt als minimum dan $50 + (0,40 \times (80-50)) = 62$ strafpunten.
- Een vergunninghouder met 380 auto's krijgt als minimum dan $50 + (0,40 \times (380-50)) = 182$ strafpunten.
- Een vergunninghouder met 780 auto's krijgt als minimum dan $230 + (0,20 \times (780-500)) = 286$ strafpunten.

Het aantal strafpunten zal in de praktijk waarschijnlijk een optelling zijn van zeer ernstige overtredingen met verschillende wegingsfactoren. Dit betekent dat er verschillende combinaties denkbaar zijn. Stel een kleine vervoerder met 2 voertuigen maakt een overtreding door het vervalsen van registratiebladen van de tachograaf (10 strafpunten) en een overtreding vanwege het vervoeren van gevaarlijke stoffen die volgens het ADR nooit vervoerd mogen worden (10 strafpunten). Zijn totaal staat dan op 20



strafpunten, terwijl zijn minimum aantal strafpunten is vastgesteld op 30. Zijn betrouwbaarheid is dus nog niet in het geding, maar hij krijgt wel een waarschuwing omdat hij de 50% grens is gepasseerd. De tabel zal zich in de praktijk moeten bewijzen als een rechtvaardig en doelmatig middel en zal daarom onderdeel zijn van de eerder genoemde evaluatie.

Artikel 6

Indien de vervoerder zijn minimum aantal strafpunten evenwel dreigt te overschrijden, zal de NIWO de vervoerder bij brief hiervan op de hoogte stellen nadat de vervoerder 50%, maar niet meer dan 100% van zijn minimum aantal strafpunten heeft opgebouwd. Het kan voorkomen dat de waarschuwingsgrens nog niet is bereikt, maar er binnen een relatief korte periode strafpunten aan de vervoerder worden toegerekend, waardoor hij in de registratie vrijwel in één keer de grens van 100% overschrijdt. Het sturen van een waarschuwingsbrief is dan niet meer mogelijk. Door relatief snel een waarschuwingsbrief naar de vervoerder te versturen, wordt deze situatie zoveel als mogelijk voorkomen. Tegelijkertijd wordt voorkomen dat de waarschuwingsbrief geen enkele betekenis meer heeft. Zodra de vervoerder 50% van zijn minimum aantal strafpunten heeft bereikt, zal een eventuele uitbreiding of inkrimping van het wagenpark geen invloed meer hebben op het minimum aantal strafpunten. Het geldende minimum aantal strafpunten voor de vervoerder zal, na het bereiken van de 50%-grens, worden gehandhaafd.

Artikel 7

Overschrijdt de vervoerder het minimum aantal strafpunten dan kan dit leiden tot het verlies van zijn betrouwbaarheid. Uit artikel 6, tweede lid, onder a van verordening 1071/2009/EG volgt dat de bevoegde instantie (lees: de NIWO) de evenredigheidstoets moet uitvoeren om te onderzoeken of zich feiten en omstandigheden voordoen waardoor het verlies van de betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie is. Op grond van artikel 1, tweede lid, van het Besluit wegvervoer goederen houdt de NIWO bij haar evenredigheidstoets rekening met een tweetal omstandigheden. Deze omstandigheden zijn in artikel 7, eerste en tweede lid opgesomd.

De eerste omstandigheid waar de NIWO rekening mee houdt is de mate van verwijtbaarheid van de vervoerder bij de totstandkoming van de zeer ernstige overtreding (lid 1). Hoewel de vervoerder verantwoordelijk is voor de gang van zaken binnen zijn onderneming, zijn er omstandigheden denkbaar waarbij de zeer ernstige overtredingen niet (volledig) aan de vervoerder zijn toe te rekenen omdat hij geen wezenlijke invloed kon uitoefenen op de handelwijze van derden die tot de zeer ernstige overtredingen heeft geleid.

De tweede omstandigheid waar de NIWO rekening mee kan houden is de mate waarin de vervoersmanager wezenlijke invloed heeft aangewend om zeer ernstige overtreding te beperken dan wel volledig te voorkomen (lid 2). Een voorbeeld is een zeer ernstige overtreding die betrekking heeft op de rij- en rusttijden. De vervoersmanager dient aan te tonen dat hij, in overeenstemming met artikel 8:1, derde lid van het Arbeidstijdenbesluit, de nodige instructies heeft gegeven, de nodige maatregelen heeft genomen, de nodige middelen heeft verschafte en het redelijkerwijs te vorderen toezicht heeft gehouden om de naleving van de rij- en rusttijden te verzekeren. Een voorbeeld hiervan is een chauffeur die, ondanks de binnen het bedrijf getroffen maatregelen, geheel op eigen initiatief onverantwoordelijk rijgedrag vertoont en hierdoor zeer ernstige overtredingen begaat.

De derde omstandigheid waar de NIWO rekening mee kan houden is de situatie waarbij een vervoersmanager als enige verantwoordelijk kan worden gehouden. Uitgangspunt is dat de vervoerder verantwoordelijk is voor het handelen van een vervoersmanager die onder zijn gezag als werknemer of opdrachtnemer opereert. Het derde lid strekt ertoe dat een vervoerder niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor een vervoersmanager die solistisch handelt of optreedt als bedoeld in artikel 8, derde lid. Het ontvallen van de betrouwbaarheid van de vervoerder wordt in die gevallen als een onevenredig strenge sanctie beschouwd.

Indien de hiervoor omschreven omstandigheden zich voordoen, beslist de NIWO dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een onevenredige strenge sanctie is, wat resulteert in het behoud van de betrouwbaarheid.

Artikel 8

Artikel 8, eerste lid

Indien de vervoerder op grond van het hiervoor genoemde artikel 7, eerste of tweede lid, zijn betrouwbaarheid behoudt, dan is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager geen evenredig strenge sanctie. Gesteld kan worden dat het verlies en behoud van betrouwbaarheid van de



vervoerder in een directe relatie staat tot het verlies en behoud van betrouwbaarheid van de vervoersmanager. Hierop zijn twee uitzonderingen mogelijk die onder het tweede en derde lid worden opgesomd.

Artikel 8, tweede lid

Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder leidt in twee situaties niet regelrecht tot het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager. De eerste situatie betreft het geval waarin de vervoersmanager aantoont dat hij niet verantwoordelijk is voor de zeer ernstige overtredingen omdat hij ten tijde van de betreffende zeer ernstige overtredingen niet degene was die leiding gaf aan de vervoersactiviteiten. In een dergelijk geval zal de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid behouden ondanks dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een evenredige strenge sanctie is.

Een tweede situatie betreft het geval waarin de vervoersmanager zich in een gezagsverhouding bevond van een ondergeschikte tegenover een meerdere waarin hij gedwongen werd aanwijzingen of instructies te geven of na te laten die tot zeer ernstige overtredingen hebben geleid. De vervoersmanager dient aan te tonen dat er sprake was van een zodanig zakelijk overwicht waartegen hij als vervoersmanager geen of onvoldoende weerstand kon bieden. In een dergelijk geval zal de vervoersmanager eveneens zijn betrouwbaarheid behouden, ondanks dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een evenredige strenge sanctie is.

Artikel 8, derde lid

De vervoersmanager die op een geheel onverantwoordelijke wijze en tegen het bestendig bedrijfsbeleid in solistisch heeft gehandeld, dat tot zeer ernstige overtredingen heeft geleid, verliest zijn betrouwbaarheid. De vervoersmanager heeft zodanig gehandeld dat de vervoerder niet op de hoogte was van diens onbetrouwbare gedrag en dat dit ook niet van de vervoerder mocht worden verwacht. In een dergelijk geval, is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager een evenredig strenge sanctie. Dit geval is een uitzondering op het beginsel in het eerste lid dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager pas een evenredig strenge sanctie kan zijn nadat de vervoerder waarvoor hij werkzaam is zijn betrouwbaarheid heeft verloren.

Artikel 9

De NIWO voert de evenredigheidstoets uit nadat de Inspectie Leefomgeving en Transport een onderzoek heeft verricht naar de betrouwbaarheid van de vervoerder en de resultaten daarvan in een adviesrapport heeft verrat. De NIWO krijgt het adviesrapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dit adviesrapport bevat onder andere een beschrijving van de feiten en omstandigheden die tot het plegen van de zeer ernstige overtredingen hebben geleid. De strafrechtelijke overtredingen die eventueel door de vervoerder zijn begaan, worden niet in het adviesrapport opgenomen. Hierdoor heeft de NIWO geen inzicht in het strafrechtelijke verleden van de vervoerder. Omdat de NIWO bij de beoordeling omtrent de betrouwbaarheid van de vervoerder zich baseert op het adviesrapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport, dient zij ingevolge artikel 3:9 van de Awb zich ervan te vergewissen dat het advies zorgvuldig tot stand is gekomen alvorens zij het adviesrapport aan haar beslissing inzake de betrouwbaarheid van de vervoerder ten grondslag legt. De NIWO houdt zich aan haar vergewisplicht door de vervoerder in de gelegenheid te stellen om ingevolge artikel 4:8 van de Awb, binnen zes weken nadat de vervoerder in kennis is gesteld van het voorgenomen besluit van de NIWO inzake het verlies van de betrouwbaarheid, een zienswijze naar voren te brengen. Gelet op de expertise van de Inspectie Leefomgeving en Transport en de langdurige ervaring met de Inspectie Leefomgeving en Transport met betrekking tot advisering over de betrouwbaarheidseis van vervoerders, gaat de NIWO af op een door de Inspectie Leefomgeving en Transport verstrekt adviesrapport, mits dat adviesrapport op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen.

Na de voornoemde evenredigheidstoets komt de NIWO, ingevolge artikel 1 van het Besluit wegvervoer goederen, tot de volgende beslissing:

- a) het verlies van de betrouwbaarheid van de vervoerder is geen onevenredige strenge sanctie, of
- b) het verlies van de betrouwbaarheid van de vervoerder is een onevenredige strenge sanctie.

De vervoerder en zijn werkzame vervoersmanager(s) verliezen de betrouwbaarheid indien de NIWO tot de onder a) weergegeven beslissing komt. Indien een geval als genoemd onder b) zich voordoet dan zal de NIWO om toestemming moeten vragen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu om het verlies van de betrouwbaarheid als een onevenredige strenge sanctie te verklaren. Indien de Minister van Infrastructuur en Milieu toestemming verleent om het verlies van de betrouwbaarheid als een onevenredige strenge sanctie te verklaren dan behoudt de vervoerder zijn betrouwbaarheid en voldoet hiermee aan de gestelde betrouwbaarheidseis. De Minister van Infrastructuur en Milieu kan zijn toestemming onthouden. In een dergelijke situatie is het verlies van de betrouwbaarheid geen onevenredige strenge sanctie en zal de vervoerder zijn betrouwbaarheid verliezen. De Minister van



Infrastructuur en Milieu zal de toestemming onthouden indien de instandhouding van de betrouwbaarheid in strijd zal zijn met het recht of het gelijkheidsbeginsel in het belang van een eerlijke mededinging op de markt voor het beroepsvervoer.

Artikel 10

Artikel 10, onder a tot en met e

De communautaire vergunning van de vervoerder die zijn betrouwbaarheid heeft verloren, wordt ingetrokken of geschorst. Gelet op de omvang van de vervoerder kan de keuze tussen een intrekking of een schorsing van de communautaire vergunning alsmede de duur van een schorsing voor de ene vervoerder verdergaande consequenties hebben dan voor een andere vervoerder. De NIWO houdt derhalve bij haar keuze tussen een intrekking of schorsing van de communautaire vergunning alsmede de duur van de schorsing rekening met de omvang van de vervoerder. Verder kan een intrekking of schorsing van een communautaire vergunning ook zijn weerslag hebben op betrokken partijen die op enigerlei wijze in relatie staan tot de vervoerder. Om een proportionele sanctie op te kunnen leggen, wordt bij de keuze tussen een intrekking of schorsing van de communautaire vergunning en de bepaling van de duur van een eventuele schorsing derhalve gekeken naar de gevolgen voor deze betrokkenen partijen. Verder raakt een intrekking van een communautaire vergunning van een vervoerder die 80 werknemers in dienst heeft niet alleen de vervoerder maar heeft ook ingrijpende gevolgen voor de 80 in dienst zijnde werknemers. De NIWO houdt met dergelijke omstandigheden rekening bij een intrekking of schorsing en de duur van een eventuele schorsing van de communautaire vergunning.

Artikel 10, onder f

Een vervoerder wiens communautaire vergunning de afgelopen twee jaar reeds eerder is geschorst of ingetrokken, wordt als een recidivist aangemerkt. Recidive rechtvaardigt een eventuele verzwarening van een op te leggen sanctie omdat een eerdere schorsing of intrekking de vervoerder er niet van heeft weerhouden opnieuw zeer ernstige overtredingen te plegen. In geval sprake is van recidive is een schorsing van de communautaire vergunning niet aan de orde en zal de NIWO in beginsel direct overgaan tot intrekking van de communautaire vergunning.

Artikel 11

De intrekking van de communautaire vergunning is geen onbekende sanctie. Onder de voormalige wetgeving werd de communautaire vergunning ook al ingetrokken indien niet meer aan de betrouwbaarheidseis kon worden voldaan. Naast de intrekking van de communautaire vergunning, kan de NIWO, op grond van artikel 3.2, vijfde lid van de WWG, de communautaire vergunning schorsen indien niet meer aan de betrouwbaarheidseis wordt voldaan. De NIWO kan de communautaire vergunning met maximaal zes maanden schorsen. De NIWO trekt de communautaire vergunning in indien uit feiten en omstandigheden als bedoeld in artikel 10, blijkt dat niet kan worden volstaan met een schorsing van de communautaire vergunning. Van een dergelijke situatie is in ieder geval sprake indien de vervoerder aangemerkt kan worden als een recidivist (zie verder de toelichting op artikel 10 onder f).

Artikel 12

De vervoersmanager kan bij verlies van zijn betrouwbaarheid voor de duur van twee jaar ongeschikt worden verklaard. Tot de inwerkingtreding van verordening 1071/2009/EG ontbrak een dergelijke sanctie in de voormalige wetgeving. Een vervoersmanager die in één lidstaat ongeschikt is verklaard, kan, ingevolge artikel 14 van verordening 1071/2009/EG, binnen de grenzen van de Europese Unie bij geen enkele vervoerder als vakbekwame leidinggevende worden aangesteld. Uit artikel 12, tweede lid volgt dat de ongeschiktheidstermijn van twee jaar ingekort kan worden indien de vervoersmanager bewijst de noodzakelijke maatregelen te hebben getroffen om de zeer ernstige overtredingen die onder zijn leiding zijn begaan in de toekomst te voorkomen. Een voorbeeld hiervan is de vervanging van analoge tachografen door digitale tachografen om de rij- en rusttijden nauwkeuriger na te leven en tachograaffraude te voorkomen.

Artikel 13

Uit artikel 13 volgt dat het totaal aantal strafpunten, dat ten grondslag ligt aan de opgelegde sanctie, wordt gewist nadat de communautaire vergunning is ingetrokken of geschorst. Strafpunten die geen rol hebben gespeeld bij de intrekking of schorsing van communautaire vergunning worden niet gewist. Dit geval doet zich voor indien strafpunten worden behaald nadat is vastgesteld dat de



vervoerder zijn minimum aantal strafpunten heeft overschreden en waarna de communautaire vergunning is ingetrokken of geschorst.

Artikel 14

Bij een intrekking van een communautaire vergunning bedraagt de rehabilitatietermijn twee jaar. De vervoerder kan vanaf acht weken voor het verstrijken van zijn rehabilitatietermijn een aanvraag voor verlening van een communautaire vergunning bij de NIWO indienen.