



Beleidsregel van de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) inzake de toepassing van regels van Verordening 1071/2009/EG en Verordening (EU) 2016/403, 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 betrouwbaarheid in het goederenvervoer over de weg (Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid in het goederenvervoer over de weg)

De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie,

Gelet op artikel 6 van Verordening 1071/2009/EG, artikel 1 van Verordening (EU) 2016/403 en van Verordening (EU) 2022/694, de artikelen 2.8, 2.8a en 7.1 van de Wet wegvervoer goederen, de artikelen 1 en 2 van het Besluit wegvervoer goederen en artikel 4:81 en volgende van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

HOOFDSTUK 1 DEFINITIES EN INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Definitiebepaling

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. *meest ernstige overtredingen*: meest ernstige inbreuken van de communautaire wetgeving als bedoeld in bijlage I van Verordening (EU) 2016/403;
- b. *heel ernstige overtredingen*: heel ernstige inbreuken van de communautaire wetgeving als bedoeld in bijlage I van Verordening (EU) 2016/403;
- c. *ernstige overtredingen*: ernstige inbreuken van de communautaire wetgeving als bedoeld in bijlage I van Verordening (EU) 2016/403;
- d. *strafpunten*: punten die aan de vervoerder of vervoersmanager worden toegerekend als gevolg van het plegen van een meest ernstige, heel ernstige of ernstige overtreding als bedoeld in dit artikel onder a, b en c.
- e. *besluit*: het besluit van de NIWO tot schorsing of intrekking van de communautaire vergunning of ongeschiktverklaring van de vervoersmanager;
- f. *ILT*: Inspectie Leefomgeving en Transport;
- g. *adviesrapport*: het adviesrapport van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, opgesteld door de ILT, inhoudende zijn conclusie ten aanzien van de betrouwbaarheid van de vervoerder of de vervoersmanager.
- h. *evenredigheidstoets*: de toets die de NIWO op basis van het adviesrapport van de ILT uitvoert ten aanzien van de evenredigheid van een besluit en waarbij wordt onderzocht of zich feiten en omstandigheden voordoen die tot het oordeel kunnen leiden dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder of vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie is;
- i. *recidivist*: een vervoerder waarvan eerder op basis van deze beleidsregel de communautaire vergunning is geschorst of ingetrokken of een vervoersmanager die eerder op basis van deze beleidsregel ongeschikt is verklaard.

Artikel 2 Toepassingskader

1. Deze beleidsregel heeft betrekking op:
 - a. het aantal strafpunten dat wordt gegeven per overtreding zoals bedoeld in artikel 1 onder a, b en c;
 - b. de overschrijding van de grenswaarde van het aantal strafpunten waarbij het verlies van betrouwbaarheid wordt overwogen;
 - c. de uitvoering van de evenredigheidstoets;
 - d. het verlies van betrouwbaarheid waardoor de communautaire vergunning van de vervoerder kan worden geschorst of ingetrokken en de vervoersmanager ongeschikt kan worden verklaard;



- e. de rehabilitatiemaatregelen.

HOOFDSTUK 2 STRAFPUNTEN

Artikel 3 Strafpunten

1. Een veroordeling of sanctie komt voor strafpunten in aanmerking indien deze niet ouder is dan twee jaar vanaf de datum dat de desbetreffende veroordeling of sanctie onherroepelijk is geworden.
2. Het aantal toe te rekenen strafpunten per overtreding is vastgesteld in de bijlage bij deze beleidsregel.

Artikel 4 Grenswaarden

1. Strafpunten worden aan de vervoerder en de vervoersmanager toegerekend, tenzij in het betrouwbaarheidsonderzoek van de ILT kan worden aangetoond dat de vervoerder of de vervoersmanager niet verwijtbaar is.
2. De door de ILT aan een vervoerder of vervoersmanager toegerekende strafpunten worden bij elkaar opgeteld.
3. De grenswaarde van het aantal strafpunten is gerelateerd aan de omvang van de bedrijfsactiviteiten op basis van het aantal gewaarmerkte afschriften waar de vervoerder of vervoersmanager over beschikt en is als volgt:

Aantal gewaarmerkte afschriften	Grenswaarde aantal strafpunten
1	18
2–10	27
11–20	36
21–50	45
51–100	54
101–500	$54 + 0,40 \times (\text{aantal gewaarmerkte afschriften} - 100)$
501 en meer	$230 + 0,20 \times (\text{aantal gewaarmerkte afschriften} - 500)$

4. Indien een vervoersmanager de verantwoordelijkheid draagt voor het wagenpark van meerdere vervoerders, dan is de cumulatie van de verschillende wagenparken bepalend voor de voor de vervoersmanager geldende grenswaarde.
5. Overschrijding van de grenswaarde van het aantal strafpunten kan leiden tot het verlies van betrouwbaarheid.
6. Strafpunten vervallen twee jaar nadat ze zijn toegerekend.

HOOFDSTUK 3 PREVENTIE EN VERWIJTBAAARHEID

Artikel 5 Preventie

De ILT zendt de vervoerder en de vervoersmanager een schriftelijke kennisgeving bij elke eerste registratie van strafpunten en nadat ten minste 50% van de grenswaarde van het aantal strafpunten is overschreden.

Artikel 6 Betrouwbaarheid

1. Bij het overschrijden van de grenswaarde van het aantal strafpunten stelt de ILT een adviesrapport op ten aanzien van de vervoerder of de vervoersmanager.
2. Verlies van betrouwbaarheid is in beginsel geen onevenredig strenge sanctie indien de vervoerder of de vervoersmanager de grenswaarde van het aantal toegerekende strafpunten heeft overschreden.

Artikel 7 Onderzoek en verwijtbaarheid vervoerder

1. De ILT concludeert in haar adviesrapport dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een onevenredig strenge sanctie is indien:



- a. de handelingen van een derde die ten grondslag liggen aan de 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 de 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 wijten.
2. De ILT concludeert in haar adviesrapport dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een onevenredig strenge sanctie is indien de vervoerder 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 die ten grondslag lag aan de strafpunten;
 - 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 ILT concludeert in haar adviesrapport dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder een onevenredig strenge sanctie is 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 een of meer overtredingen.
 4. De ILT concludeert in haar adviesrapport dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder geen onevenredig strenge sanctie is indien hij 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 de overtredingen.

Artikel 8 Onderzoek en verwijtbaarheid vervoersmanager

1. De ILT concludeert in haar adviesrapport dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie is indien de vervoersmanager kan aantonen dat:
 - a. hij op gezag van de vervoerder of een derde onder druk werd gezet aanwijzingen of instructies te geven, of na te laten, die hebben geleid tot het begaan van de overtredingen; of
 - b. hij naar aanleiding van de eerder onherroepelijk geworden overtredingen structurele maatregelen heeft genomen om de naleving van de regelgeving te bevorderen; of
 - c. de vervoerder 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 een of meer overtredingen.
2. De ILT concludeert in haar adviesrapport dat het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager geen onevenredig strenge sanctie is indien hij 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 de overtredingen.

Artikel 9 Besluitvorming

1. De NIWO wordt in kennis gesteld van het adviesrapport door een afschrift hiervan te ontvangen van de ILT.
2. De NIWO vergewist zich ervan dat het onderzoek van de ILT op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden.
3. De NIWO zal in beginsel een besluit nemen conform de conclusie van het adviesrapport, tenzij nieuwe feiten en omstandigheden blijken die nopen tot een ander oordeel.
4. Bij wijze van een schriftelijk voornemen wordt aan de vervoerder of vervoersmanager kenbaar gemaakt dat de NIWO voornemens is een besluit te nemen en dat binnen zes weken een zienswijze naar voren kan worden gebracht.
5. Indien de NIWO naar aanleiding van nieuwe feiten en omstandigheden voornemens is af te wijken van de conclusie in het adviesrapport, brengt zij de ILT daarvan op de hoogte alvorens het nemen van een besluit.
6. Indien door de vervoerder of vervoersmanager geen feiten of omstandigheden naar voren zijn gebracht, zal de NIWO een besluit nemen conform de conclusie van het adviesrapport van de ILT.



Artikel 10 Evenredigheidstoets

De NIWO beoordeelt of een voorgenomen besluit evenredig is.

HOOFDSTUK 4 VERLIES VAN BETROUWBAARHEID EN REHABILITATIE

Artikel 11 Schorsing en intrekking communautaire vergunning

1. Bij het verlies van betrouwbaarheid kan de NIWO de communautaire vergunning van de vervoerder schorsen of intrekken.
2. De NIWO schorst de communautaire vergunning voor ten hoogste zes maanden.
3. De NIWO trekt de communautaire vergunning in indien niet kan worden volstaan met een schorsing van de communautaire vergunning.
4. De NIWO trekt de communautaire vergunning in ieder geval in wanneer de vervoerder als recidivist kan worden aangemerkt.
5. Indien de vervoerder niet binnen één week na de inwerkingtreding van het besluit tot intrekking van de communautaire vergunning die vergunning en de daarbij behorende gewaarmerkte afschriften inlevert, kan de NIWO een last onder dwangsom opleggen op grond van artikel 5.2 van de Wet wegvervoer goederen en de Beleidsregel last onder dwangsom van de NIWO.

Artikel 11a Bestuurder van de vervoerdersonderneming

De schorsing of intrekking van de communautaire vergunning werkt door naar de bestuurder die in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel staat geregistreerd.

Artikel 12 Rehabilitatie vervoerder

1. De vervoerder waarvan de communautaire vergunning wegens het niet voldoen aan de betrouwbaarheidseis is geschorst, is na het verstrijken van de termijn van die schorsing, gerehabiliteerd.
2. De vervoerder waarvan de communautaire vergunning vanwege het niet voldoen aan de betrouwbaarheidseis is ingetrokken, is na afloop van een termijn van twee jaar gerehabiliteerd.
3. De vervoerder die niet is gerehabiliteerd als bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel voldoet niet aan de eis van betrouwbaarheid.
4. Na de schorsing of intrekking van de communautaire vergunning worden van de vervoerder de strafpunten gewist die het schorsings- of intrekkingbesluit ten gevolge hebben gehad.

Artikel 13 Ongeschikt verklaring en rehabilitatie vervoersmanager

1. Bij het verlies van betrouwbaarheid kan de NIWO de vervoersmanager voor de duur van twee jaar ongeschikt verklaren.
2. De vervoersmanager die ongeschikt is verklaard, is niet eerder gerehabiliteerd dan na de in het eerste lid genoemde termijn en nadat opnieuw de examens voor vakbekwaamheid met succes zijn afgelegd.
3. De vervoersmanager die niet is gerehabiliteerd als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voldoet niet aan de eis van betrouwbaarheid.
4. Het vakdiploma van de ongeschikt verklaarde vervoersmanager is niet geldig in de lidstaten van de Europese Unie, zolang de vervoersmanager niet conform het hiervoor genoemde lid is gerehabiliteerd.
5. Na het ongeschikt verklaren van de vervoersmanager worden de strafpunten gewist die het besluit tot ongeschikt verklaring ten gevolge hebben gehad.
6. Indien de vervoersmanager ongeschikt is verklaard, wordt de vervoerder waar de vervoersmanager werkzaam was een hersteltermijn van maximaal zes maanden geboden om aan de eis van vakbekwaamheid te voldoen, alvorens de communautaire vergunning wordt ingetrokken.



HOOFDSTUK 5 BEZWAAR

Artikel 14 Bezwaar

1. Tegen een besluit van de NIWO kan binnen zes weken schriftelijk bezwaar worden ingediend.
2. Het bezwaar kan langs elektronische weg worden ingediend, mits dit via het daartoe ingerichte ondernemersloket geschiedt.
3. Het bezwaar schorst niet de werking van het besluit waartegen het bezwaar is gericht.

HOOFDSTUK 6 OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 15 Intrekking

De beleidsregel van 26 februari 2021 (*Stcrt.* 26 februari 2021, nr. 10050) wordt ingetrokken.

Artikel 16 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

Artikel 17 Citeertitel

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

*De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie,
De directeur,
G.J. Olthoff*



BIJLAGE

OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009/EG ONDER VERMELDING VAN ERRU CODE	STRAFpunTEN		
	MSI (meest ernstig)	VSI (heel ernstig)	SI (ernstig)
Bemannig			
900. Niet-naleving van de minimumleeftijd van bestuurders			1
Rijtijden			
104. Overschrijding van de wekelijkse rijtijd met 25% of meer (70 h ≤ ...)	9		
802. Overschrijding van de wekelijkse rijtijd (65 h ≤ ... < 70 h)		3	
903. Overschrijding van de wekelijkse rijtijd (60 h ≤ ... < 65 h)			1
101. Overschrijding van de totale maximumrijtijd gedurende twee opeenvolgende weken met 25% of meer (112 h 30 ≤ ...)	9		
803. Overschrijding van de totale maximumrijtijd gedurende twee opeenvolgende weken (105 h ≤ ... < 112 h 30)		3	
904. Overschrijding van de totale maximumrijtijd gedurende twee opeenvolgende weken (100 h ≤ ... < 105 h)			1
102. Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 9 uur met 50% of meer, zonder pauze of zonder een rusttijd van ten minste 4,5 uur (13 h 30 ≤ ... zonder pauze/ rusttijd)	9		
800. Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 9 uur als verlenging tot 10 uur niet is toegestaan (11 h ≤ ...)		3	
901. Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 9 uur als verlenging tot 10 uur niet is toegestaan (10 h ≤ ... < 11 h)			1
103. Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 10 uur met 50% of meer, zonder pauze of zonder een rusttijd van ten minste 4,5 uur (15 h ≤ ... en zonder pauze/ rusttijd)	9		
801. Overschrijding van de verlengde dagelijkse rijtijd van 10 uur, als verlenging is toegestaan (12 h ≤ ...)		3	
902. Overschrijding van de verlengde dagelijkse rijtijd van 10 uur, als verlenging is toegestaan (11 h ≤ ... < 12 h)			1
Onderbrekingen			
804. Overschrijding van de aaneengesloten rijtijd van 4,5 uur alvorens een pauze te nemen (6 h ≤ ...)		3	
905. Overschrijding van de aaneengesloten rijtijd van 4,5 uur alvorens een pauze te nemen (5 h ≤ ... < 6 h)			1
Rusttijden			
805. Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 11 uur als een verkorting van de dagelijkse rusttijd niet is toegestaan (... < 8 h 30)		3	
906. Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 11 uur als een verkorting van de dagelijkse rusttijd niet is toegestaan (8 h 30 ≤ ... < 10 h)			1
806. Onvoldoende verkorte dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur als verkorting is toegestaan (... < 7 h)		3	
907. Onvoldoende verkorte dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur als verkorting is toegestaan (7 h ≤ ... < 8 h)			1
807. Onvoldoende opgesplitste dagelijkse rusttijd van minder dan 3 uur + 9 uur (3 h + [... < 7 h])		3	
908. Onvoldoende opgesplitste dagelijkse rusttijd van minder dan 3 uur + 9 uur (3 h + [7 h ≤ ... < 8 h])			1
808. Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur bij meervoudige bemanning (... < 7 h)		3	
909. Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur bij meervoudige bemanning (7 h ≤ ... < 8 h)			1
809. Onvoldoende verkorte wekelijkse rusttijd van minder dan 24 uur (... < 20 h)		3	
910. Onvoldoende verkorte wekelijkse rusttijd van minder dan 24 uur (20 h ≤ ... < 22 h)			1
810. Onvoldoende wekelijkse rusttijd van minder dan 45 uur als een verkorting van de wekelijkse rusttijd niet is toegestaan (... < 36 h)		3	
911. Onvoldoende wekelijkse rusttijd van minder dan 45 uur als een verkorting van de wekelijkse rusttijd niet is toegestaan (36 h ≤ ... < 42 h)			1
811. Overschrijden van 6 opeenvolgende perioden van 24 uur na afloop van de vorige wekelijkse rusttijd (12 h ≤ ...)		3	
912. Overschrijden van 6 opeenvolgende perioden van 24 uur na afloop van de vorige wekelijkse rusttijd (3 h ≤ ... < 12 h)			1
865. Geen rusttijd ter compensatie van 2 opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden		3	
866. Normale wekelijkse rusttijd of wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die in een voertuig wordt genomen		3	



OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009/EG ONDER VERMELDING VAN ERRU CODE	STRAFPUNTEN		
	MSI (meest ernstig)	VSI (heel ernstig)	SI (ernstig)
947. De werkgever dekt de kosten voor het verblijf buiten het voertuig niet			1
Afwijking van de 12-dagenregel			
812. Overschrijden van 12 opeenvolgende perioden van 24 uur na afloop van de vorige normale wekelijkse rusttijd (12 h ≤ ...)		3	
913. Overschrijden van 12 opeenvolgende perioden van 24 uur na afloop van de vorige normale wekelijkse rusttijd (3 h ≤ ... < 12 h)			1
813. Wekelijkse rusttijd genomen na 12 opeenvolgende perioden van 24 uur (... ≤ 65 h)		3	
914. Wekelijkse rusttijd genomen na 12 opeenvolgende perioden van 24 uur (65 h < ... ≤ 67 h)			1
814. Rijtijd tussen 22.00 en 06.00 uur van meer dan drie uur voor een pauze wanneer het voertuig door slechts één persoon wordt bestuurd (4,5 h ≤ ...)		3	
915. Rijtijd tussen 22.00 en 06.00 uur van meer dan drie uur voor een pauze wanneer het voertuig door slechts één persoon wordt bestuurd 3 h < ... < 4,5 h)			1
Organisatie van het werk			
867. De vervoersonderneming zorgt er bij de planning van het werk niet voor dat de bestuurders kunnen terugkeren naar de exploitatievestiging van de werkgever of naar hun woonplaats		3	
815. Koppeling van het loon aan de afgelegde afstand of de hoeveelheid vervoerde goederen		3	
816. Geen of gebrekkige organisatie van het werk van de bestuurder, geen of gebrekkige instructies die de bestuurder in staat stellen aan de wetgeving te voldoen		3	
Installatie van de tachograaf			
201. Geen typegekeurde tachograaf geïnstalleerd en in gebruik (bv.: tachograaf niet geïnstalleerd door installateur, werkplaats of voertuigfabrikant die door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten is erkend, gebruik van een tachograaf zonder de nodige zegels of zegels niet vervangen door een erkende installateur, werkplaats of voertuigfabrikant, of gebruik van een tachograaf zonder installatieplaatje)	9		
Gebruik van tachografen, bestuurderskaarten en registratiebladen			
601. Rijden met een vervalste bestuurderskaart (geldt als rijden zonder bestuurderskaart)	9		
602. Rijden met de bestuurderskaart van een andere bestuurder (geldt als rijden zonder bestuurderskaart)	9		
603. Rijden met een bestuurderskaart die is verkregen op grond van foute verklaringen en/of vervalste documenten (geldt als rijden zonder bestuurderskaart)	9		
817. Gebruik van een tachograaf die niet door een erkende werkplaats is gecontroleerd		3	
818. De bestuurder bezit/gebruikt meer dan één bestuurderskaart		3	
819. Tachograaf werkt niet correct (bv. tachograaf niet goed gecontroleerd, gekalibreerd en verzegeld)		3	
820. Tachograaf niet correct gebruikt (bv. doelbewust of verplicht misbruik, ontbreken van instructies over correct gebruik enz.)		3	
202. Aanwezigheid en/of gebruik van een frauduleus apparaat in het voertuig dat de geregistreerde gegevens van het controleapparaat kan wijzigen	9		
205. Vervalsen, verbergen, schrappen of vernietigen van op de registratiebladen opgeslagen gegevens of van gegevens die zijn opgeslagen of gedownload van de tachograaf en/of bestuurderskaart	9		
821. De onderneming houdt de registratiebladen, print-outs en gedownloade gegevens niet bij		3	
822. Geregistreerde en opgeslagen gegevens niet beschikbaar gedurende minstens een jaar		3	
823. Incorrect gebruik van registratiebladen/bestuurderskaart		3	
824. Niet-toegestane intrekking van registratiebladen of bestuurderskaart, met gevolgen voor de registratie van relevante gegevens		3	
825. Het registratieblad of de bestuurderskaart is gebruikt gedurende een langere periode dan die waarvoor ze bestemd is, en er zijn gegevens verloren gegaan		3	
826. Gebruik van vuile of beschadigde registratiebladen of bestuurderskaarten, met onleesbare gegevens		3	
827. Geen manuele input wanneer dit vereist is		3	
828. Incorrect gebruik van de schakelorganen		3	
916. Het registratieblad of de bestuurderskaart is niet in het correcte slot gebruikt (meervoudige bemanning)			1
Voorleggen van informatie			
948. Incorrect gebruik of niet-gebruik van het teken voor "veerboot/trein"			1



OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009/EG ONDER VERMELDING VAN ERRU CODE	STRAFPUNTEN		
	MSI (meest ernstig)	VSI (heel ernstig)	SI (ernstig)
868. Vereiste informatie niet aangebracht op het registratieblad		3	
949. De bestuurder heeft de symbolen niet vermeld van de landen waarvan hij de grenzen heeft overschreden tijdens zijn dagelijkse werktijd			1
950. De bestuurder heeft de symbolen niet vermeld van de landen waar de werkperiode van de dag is begonnen en beëindigd			1
829. Controle weigeren		3	
832. De bestuurder kan de handmatig opgetekende gegevens en de afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande 28 dagen niet overleggen (tot en met 30 december 2024); De bestuurder kan de handmatig opgetekende gegevens en de afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen niet overleggen (vanaf 31 december 2024)		3	
833. Bestuurder bezit een bestuurderskaart maar kan deze niet voorleggen		3	
Storingen			
834. Tachograaf niet hersteld door een erkende installateur of werkplaats		3	
835. De bestuurder vermeldt niet alle vereiste informatie tijdens de tijdvakken die niet meer worden geregistreerd omdat de tachograaf onbruikbaar of defect is		3	
Maximale wekelijkse arbeidstijd			
836. Overschrijding van de maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur, als een mogelijke verlenging tot 60 uur al opgebruikt is (60 h ≤ ...)		3	
917. Overschrijding van de maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur, als een mogelijke verlenging tot 60 uur al opgebruikt is (56 h ≤ ... < 60 h)			1
837. Overschrijding van de maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur als er geen afwijking op grond van artikel 8 van Richtlijn 2002/15/EG is toegestaan (70h ≤ ...)		3	
918. Overschrijding van de maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur als er geen afwijking op grond van artikel 8 van Richtlijn 2002/15/EG is toegestaan (65 h ≤ ... < 70 h)			1
Pauzes			
838. Onvoldoende verplichte pauzes genomen als de arbeidstijd 6 tot 9 uur bedraagt (... ≤ 10 min)		3	
919. Onvoldoende verplichte pauzes genomen als de arbeidstijd 6 tot 9 uur bedraagt (10 < ... ≤ 20 min)			1
839. Onvoldoende verplichte pauzes genomen als de arbeidstijd meer dan 9 uur bedraagt (... ≤ 20 min)		3	
920. Onvoldoende verplichte pauzes genomen als de arbeidstijd meer dan 9 uur bedraagt (20 < ... ≤ 30 min)			1
Nachtwerk			
840. Dagelijkse arbeidstijd per periode van 24 uur in geval van nachtwerk, als er geen afwijking op grond van artikel 8 van Richtlijn 2002/15/EG is toegestaan (13 h ≤ ...)		3	
921. Dagelijkse arbeidstijd per periode van 24 uur in geval van nachtwerk, als er geen afwijking op grond van artikel 8 van Richtlijn 2002/15/EG is toegestaan (11 h ≤ ... < 13 h)			1
Opgeslagen gegevens			
841. Werkgevers vervalsen de geregistreerde werktijden of weigeren de gegevens aan de inspecteur voor te leggen		3	
842. Werknemers/zelfstandige bestuurders vervalsen de geregistreerde gegevens of weigeren de gegevens aan de inspecteur voor te leggen		3	
Gewicht			
701. Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N3 (20% ≤ ...)	9		
843. Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N3 (10% ≤ ... < 20%)		3	
922. Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N3 (5% ≤ ... < 10%)			1
702. Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N2 (25% ≤ ...)	9		
844. Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N2 (15% ≤ ... < 25%)		3	
923. Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N2 (5% ≤ ... < 15%)			1
Lengte			
845. Toegestane maximumlengte overschreden (20% ≤ ...)		3	
924. Toegestane maximumlengte overschreden (2% < ... < 20%)			1



OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009/EG ONDER VERMELDING VAN ERRU CODE	STRAFPUNTEN		
	MSI (meest ernstig)	VSI (heel ernstig)	SI (ernstig)
Breedte			
846. Toegestane maximumbreedte overschreden (3,10 m ≤ ...)		3	
925. Toegestane maximumbreedte overschreden (2,65 ≤ ... < 3,10 m)			1
Technische controle			
301. Rijden zonder geldig bewijs van technische controle, zoals vereist in Richtlijn 2014/45/EU en Richtlijn 2014/47/EU	9		
302. Het voertuig wordt niet in een veilige en verkeersgeschikte toestand gehouden, met een zeer ernstig gebrek aan het remsysteem, het stangenstelsel van de stuurinrichting, de wielen/banden, de ophanging of het chassis of andere uitrusting tot gevolg, wat een zodanig onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert dat wordt besloten het voertuig uit het verkeer te nemen.	9		
203. Snelheidsbegrenzer niet geïnstalleerd	9		
204. Aanwezigheid en/of gebruik van een frauduleus apparaat waarmee de gegevens van de snelheidsbegrenzer kunnen worden vervalst, of aanwezigheid en/of gebruik van een frauduleuze snelheidsbegrenzer	9		
847. Snelheidsbegrenzer voldoet niet aan de geldende technische voorschriften		3	
926. Snelheidsbegrenzer niet geïnstalleerd door een erkende werkplaats			1
Opleiding en vergunning			
848. Het vervoeren van goederen of personen zonder verplichte basiskwalificatie en/of verplichte nascholing		3	
927. Bestuurder kan geen geldige kwalificatiekaart of geldig rijbewijs overleggen als vereist bij de nationale wetgeving (bv. verloren, vergeten, beschadigd, onleesbaar)			1
Rijbewijzen			
501. Vervoer van personen of goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs	9		
928. Gebruik van een rijbewijs dat beschadigd, onleesbaar of niet in overeenstemming is met het gemeenschappelijke model			1
Gevaarlijke goederen			
401. Vervoer van gevaarlijke goederen waarvoor een vervoerverbod geldt	9		
402. Vervoer van gevaarlijke goederen die niet vervoerd mogen worden of van dergelijke goederen in niet erkende middelen van omsluiting, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu in een mate die leidt tot het besluit het voertuig uit het verkeer te nemen	9		
403. Vervoer van gevaarlijke goederen die niet op het voertuig vermeld zijn als gevaarlijke goederen, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu in een mate die leidt tot het besluit het voertuig uit het verkeer te nemen	9		
849. Lekkage van gevaarlijke stoffen		3	
850. Bulkvervoer in een container die qua constructie niet geschikt is		3	
851. Vervoer in een voertuig zonder adequaat keuringscertificaat		3	
852. Voertuig voldoet niet langer aan de keuringsnormen en levert direct gevaar op		3	
853. Niet-naleving van de voorschriften inzake beladen en vastzetten van de lading		3	
854. Niet-naleving van de voorschriften inzake het gezamenlijk laden van colli		3	
855. Niet-naleving van de voorschriften inzake de beperking van de hoeveelheden die in één vervoerseenheid mogen worden vervoerd, met inbegrip van de voorschriften inzake de maximaal toelaatbare vulling van tanks of colli		3	
856. Er ontbreekt informatie over de stof die wordt vervoerd waardoor de ernst van de inbreuk niet kan worden vastgesteld (bv. UN-nummer, correcte vervoersnaam, verpakingsgroep)		3	
857. De bestuurder bezit geen geldig certificaat van een beroepsopleiding		3	
858. Gebruik van vuur of een onbeschermd lamp		3	
859. Inbreuk op het rookverbod		3	
929. Het voertuig staat niet onder afdoende toezicht of is niet juist geparkeerd			1
930. De vervoerseenheid bestaat uit meer dan één aanhanger/oplegger			1
931. Het voertuig voldoet niet langer aan de keuringsnormen maar levert geen direct gevaar op			1
932. Het voertuig bevat geen operationele brandblusser, zoals vereist			1
933. Het voertuig bevat niet de uitrusting die krachtens het ADR of de schriftelijke instructies vereist is			1
934. Er worden colli met een beschadigde verpakking, IBC of grote verpakking of beschadigde ongereinigde lege verpakkingen vervoerd			1
935. Vervoer van verpakte goederen in een container die qua constructie niet geschikt is			1



OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009/EG ONDER VERMELDING VAN ERRU CODE	STRAFPUNTEN		
	MSI (meest ernstig)	VSI (heel ernstig)	SI (ernstig)
936. De tanks/tankcontainers (ook als ze leeg en ongereinigd zijn) zijn niet correct gesloten			1
937. Onjuiste etikettering, kenmerking of grote etiketten op het voertuig en/of omsluiting			1
938. Er zijn geen schriftelijke instructies in overeenstemming met het ADR of de schriftelijke instructies hebben geen betrekking op de vervoerde goederen			1
Communautaire vergunning			
504. Goederenvervoer zonder in het bezit te zijn van een geldige communautaire vergunning (bv. er is nooit een afgegeven of deze is vervalst, ingetrokken of vervallen)	9		
860. De vervoersonderneming of de bestuurder kan geen geldige communautaire vergunning of voor eensluidend gewaarmerkt exemplaar voorleggen aan de inspecteur (bv. communautaire vergunning of voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan verloren, vergeten, beschadigd enz.)		3	
Bestuurdersattest			
861. Goederenvervoer zonder in het bezit te zijn van een geldige bestuurdersattest (bv. er is nooit een attest afgegeven of het is vervalst, ingetrokken of vervallen)		3	
939. De bestuurder of de vervoersonderneming kan geen geldig bestuurdersattest of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan voorleggen aan de inspecteur (bv. bestuurdersattest of het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan is verloren, vergeten, beschadigd enz.)			1
Cabotage (goederenvervoer)			
869. Een cabotagerit uitvoeren die niet in overeenstemming is met de geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaat van ontvangst		3	
870. Cabotage uitvoeren in een lidstaat binnen 4 dagen na het einde van de laatste wettige cabotagerit in diezelfde lidstaat		3	
871. De vervoerder kan geen duidelijke bewijzen leveren van het voorafgaande internationale vervoer en/of van elke daaropvolgende cabotageactiviteit en/of van alle activiteiten die zijn verricht in het geval het voertuig zich in de periode van vier dagen vóór het internationale vervoer in de lidstaat van ontvangst bevond, en kan die bewijzen tijdens de duur van de wegcontrole niet overleggen		3	
Communautaire vergunning personenvervoer			
503. Personenvervoer zonder in het bezit te zijn van een geldige communautaire vergunning (bv. er is nooit een vergunning afgegeven of deze is vervalst, ingetrokken of vervallen)	9		
862. De vervoerder of de bestuurder kan geen geldige communautaire vergunning of voor eensluidend gewaarmerkt exemplaar voorleggen aan de inspecteur (bv. vergunning of voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan verloren, vergeten, beschadigd enz.)		3	
Vergunning voor geregeld vervoer			
863. Geregeld vervoer zonder geldige vergunning (bv. er is nooit een vergunning afgegeven of deze is vervalst, ingetrokken, vervallen of verkeerdelijk gebruikt enz.)		3	
940. De bestuurder kan geen vergunning voorleggen aan de inspecteur (bv. vergunning verloren, vergeten, beschadigd enz.)			1
941. Haltes van geregelde diensten in een lidstaat stemmen niet overeen met afgegeven vergunning			1
Reisblad van ongeregeld vervoer en ander vervoer waarvoor geen vergunning is vereist			
942. Rijden zonder het vereiste reisblad (bv. er is geen reisblad of het is vervalst of bevat niet de vereiste informatie enz.)			1
Regels die van toepassing zijn op cabotagevervoer (personenvervoer)			
872. Een cabotagerit uitvoeren die niet in overeenstemming is met de geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaat van ontvangst		3	
873. De controledocumenten voor cabotagevervoer bevinden zich niet aan boord van het voertuig of kunnen niet worden overgelegd op verzoek van de inspecteur (reisblad voor ongeregeld vervoer, of het contract dat is gesloten tussen de vervoerder en degene die het vervoer organiseert, of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan in het geval van bijzondere vormen van geregeld vervoer)		3	
Dierenvervoer			
864. Tussenschotten zijn niet sterk genoeg om het gewicht van de dieren te weerstaan		3	
943. Gebruik van laadbruggen met gladde oppervlakken, zonder beschuttende zijanten of die te steil zijn			1
944. Gebruik van hefplatforms of verdiepingen zonder veiligheidshekken die voorkomen dat dieren er tijdens het laden en lossen af vallen of ontsnappen			1
945. Niet goedgekeurde vervoermiddelen voor lange transporten, of die niet zijn goedgekeurd voor het type van de vervoerde dieren			1



OVERTREDINGEN VAN BIJLAGE IV VAN VERORDENING 1071/2009/EG ONDER VERMELDING VAN ERRU CODE	STRAFPUNTEN		
	MSI (meest ernstig)	VSI (heel ernstig)	SI (ernstig)
946. Vervoer zonder geldige vereiste documentatie, geldig journaal, geldige vervoersvergunning of certificaat van vakbekwaamheid			1
Recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst			
874. Schending van het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst		3	
Detachering van bestuurders in het wegvervoer			
951. De informatie in de detachingsverklaring is onvolledig			1
875. De detachingsverklaring wordt niet uiterlijk bij aanvang van de detachering ingediend bij de lidstaat waarin de bestuurder is gedetacheerd		3	
876. De detachingsverklaring voor bestuurders is vervalst		3	
877. De bestuurder kan geen geldige detachingsverklaring overleggen		3	
878. Er wordt geen geldige detachingsverklaring ter beschikking van de bestuurder gesteld		3	
879. De gevraagde documenten worden niet binnen 8 weken na de datum van het verzoek bij de ontvangende lidstaat ingediend		3	
952. De ondernemer houdt de detachingsverklaringen niet actueel in de openbare met het IMI verbonden interface			1



TOELICHTING

I. Actualisatie

De Uitvoeringsverordening (EU) 2022/694 van 2 mei 2022 en de Verordening (EU) 2020/1055 van 15 juli 2020 vullen de huidige ERRU-regelgeving, en dus de onderhavige beleidsregel, aan. Het gaat hier om een beperkt aantal wijzigingen die rechtstreeks voortvloeien uit de (communautaire) wetgeving:

- de vervoersmanager kan na een ongeschikt verklaring pas gerehabiliteerd worden wanneer hij opnieuw de examens aflegt voor de vakbekwaamheid in het beroepsgoederenvervoer; en
- er zijn 21 nieuwe ERRU-overtredingen toegevoegd aan de lijst van ERRU-overtredingen.

Rehabilitatie vervoersmanager

Zodra een vervoersmanager ongeschikt is verklaard, voldoet hij niet meer aan de eis van betrouwbaarheid. Een ongeschikt verklaarde vervoersmanager moet eerst gerehabiliteerd zijn alvorens hij als vervoersmanager weer werkzaam mag zijn bij een vervoerder. Een ongeschikt verklaarde vervoersmanager is niet eerder gerehabiliteerd dan nadat de ongeschiktheidstermijn van twee jaar is verstreken. De nieuwe regelgeving voegt daar aan toe dat een vervoersmanager ook opnieuw de examens voor vakbekwaamheid in het beroepsgoederenvervoer met goed gevolg moet afleggen, zodat hij opnieuw aan de eis van betrouwbaarheid voldoet. Zolang de termijn van twee jaar na ongeschikt verklaring niet is verstreken én de vervoersmanager niet opnieuw de examens met goed gevolg heeft afgelegd, kan een vervoersmanager niet gerehabiliteerd worden en mag hij niet als vervoersmanager werkzaam zijn bij een vervoersonderneming.

21 nieuwe overtredingen

De onderhavige beleidsregel wordt nu ook geactualiseerd ten aanzien van de nieuwe ERRU-overtredingen. De toegevoegde ERRU-overtredingen zijn in de bijlage opgenomen bij de behorende categorie. Bij elke soort overtreding staat ook het aantal strafpunten dat aan de bewuste overtreding gekoppeld is. Aan de 21 nieuw toegevoegde overtredingen wordt steeds 1 of 3 strafpunten toegerekend.

Verordeningen hebben overigens rechtstreekse werking. Dit houdt in dat verordeningen regels bevatten die direct gelden in alle lidstaten. De nieuwe overtredingen behoeven dus strikt gezien geen grondslag in de nationale wet- en regelgeving en treden direct in werking, óók wanneer de onderhavige beleidsregel nog niet is aangepast.

Bestuurder van de vervoersonderneming

Daarnaast is een nieuw artikel 11a toegevoegd aan de beleidsregel waarin de doorwerking van de sanctie – schorsing of intrekking van de communautaire vergunning – op de bestuurders (niet zijnde chauffeurs) is opgenomen. Hiermee wordt beoogd schijnconstructies tegen te gaan. Zie voor de uitleg hiervan de artikelsgewijze toelichting.

Toepassingsbereik

De ERRU-regelgeving is van toepassing op communautaire vergunninghouders én op binnenlandse vergunninghouders. De houders van de binnenlandse vergunning moeten op grond van artikel 7.1, vijfde lid, van de Wet wegvervoer goederen (hierna: Wwg) ook voldoen aan de betrouwbaarheidseis. Dit betekent dat ook zij, de houders van de binnenlandse vergunning, de betrouwbaarheid kunnen verliezen. Waar in deze beleidsregel wordt gesproken over communautaire vergunning, wordt dus ook de binnenlandse vergunning bedoeld. Dit is overigens geen nieuw beleid. Naar aanleiding van ontvangen vragen, is besloten om dit expliciet op te nemen in de beleidsregel.

Achtergrond

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 wegvervoerondernemer. 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. Een vervoerder of vervoersmanager kan de betrouwbaarheid verliezen ondanks dat een VOG is overgelegd. Het verlies van betrouwbaarheid kan ertoe leiden dat de communautaire vergunning van



een vervoerder wordt geschorst of ingetrokken en dat een vervoersmanager ongeschikt wordt verklaard. Het kan er ook toe leiden dat een aanvraag van een vervoerder voor een communautaire vergunning wordt afgewezen.

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 meest ernstige inbreuk op de communautaire wetgeving. Deze voormelde meest ernstige overtredingen worden in bijlage IV van Verordening 1071/2009/EG opgesomd en gecategoriseerd. Met Verordening (EU) 2016/403 van de Europese Commissie van 18 maart 2016 werd de lijst van overtredingen – die kunnen leiden tot het verlies van betrouwbaarheid van een vervoerder en vervoersmanager – uit Verordening 1071/2009/EG aangevuld. Waar deze alleen de meest ernstige overtredingen (most serious infringements = MSI) betref, werden ook heel ernstige overtredingen (very serious infringements = VSI) en ernstige overtredingen (serious infringements = SI) opgenomen waaraan een aantal strafpunten wordt toegerekend.

Elektronisch sanctieregister

Elke lidstaat is verplicht om over een elektronisch sanctieregister te beschikken. Hierin registreert elke lidstaat alle overtredingen waar onherroepelijke veroordelingen of onherroepelijke sancties voor zijn uitgesproken respectievelijk opgelegd jegens haar vervoerders en vervoersmanagers. Dit betreffen ook overtredingen die in andere lidstaten zijn begaan. De lidstaat waar de overtreding is begaan, zal de vestigingsstaat hierover informeren zodat de vestigingsstaat de 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 (bezwaar, beroep, hoger beroep of 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 en als gevolg van een optelling van meerdere overtredingen. 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 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 meest ernstige overtreding kan volgens Verordening 1071/2009/EG al leiden tot het verlies van betrouwbaarheid. Volgens de Nederlandse wet- en regelgeving kan één onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie vanwege een overtreding evenwel niet leiden tot het verlies van betrouwbaarheid. Dit uitgangspunt is in deze beleidsregel uitgewerkt. De toerekening van gewogen strafpunten aan de onderscheiden overtredingen (artikel 3, derde lid en de bij deze beleidsregel behorende bijlage) en de bepaling van het aantal gecumuleerde strafpunten dat moet worden overschreden voordat de vervoerder of vervoersmanager de betrouwbaarheid kan verliezen (artikel 4), zijn daarmee zeer belangrijke elementen in deze beleidsregel.

Verder regelt deze beleidsregel de wijze waarop de ILT uitvoering geeft aan het onderzoek in geval de betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager in het geding komt doordat een minimum aantal strafpunten voor onherroepelijke veroordelingen of onherroepelijke sancties wegens overtredingen is overschreden. Dit onderzoek leidt tot een advies aangaande de betrouwbaarheid gericht aan de NIWO en behelst tevens een evenredigheidstoets. Bij de uitvoering van het onderzoek bekijkt de ILT of het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie is.

Verwerking persoonsgegevens

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ILT) beheert het register met gegevens over veroordelingen en sancties jegens vervoerders en vervoersmanagers en de ongeschiktverklaring van vervoersmanagers. De NIWO ontvangt als bevoegd gezag inzake de vergunningverlening voornoemde gegevens voor zover deze noodzakelijk zijn voor de toetsing van de eis van betrouwbaarheid. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ILT) is verantwoordelijk voor de verwerking van gegevens in het elektronisch sanctieregister, waarbij de RDW haar taken als nationaal contactpunt met betrekking tot gegevensverwerking als bewerker in opdracht van het ministerie zal uitvoeren. De rol van bewerker geldt ook voor de NIWO voor zover zij gegevens zal verwerken uit het elektronisch sanctieregister.

De in de Algemene verordening gegevensbescherming 2016/679/(EG) overeenstemmende bepalingen



zijn van toepassing voor wat betreft de verwerking van persoonsgegevens. Deze zijn geïmplementeerd in de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3

Twee jaren termijn

Volgens Verordening 1071/2009/EG worden overtredingen pas in het elektronisch sanctieregister geregistreerd nadat een veroordeling of sanctie hiervoor onherroepelijk is geworden. Een veroordeling of sanctie vanwege een overtreding is onherroepelijk indien de bezwaartermijn (van zes weken) en/of de beroepstermijn (van zes weken) ongebruikt is verstreken of indien na een bezwaar- en beroepsprocedure de veroordeling of sanctie is blijven staan. De onherroepelijk geworden veroordelingen of sancties van de onderliggende overtredingen worden voor een periode van twee jaar in het elektronisch sanctieregister bewaard.

Het gegeven dat naast een veroordeling of sanctie strafpunten worden geregistreerd, kan van invloed zijn op de manier waarop een vervoerder en vervoersmanager met deze veroordeling of sanctie omgaan. Waar bijvoorbeeld normaal gesproken een boete meteen wordt betaald, kan nu de wens bestaan om een bezwaar- en beroepsprocedure te volgen om te voorkomen dat de strafpunten worden geregistreerd. Om zo weer te voorkomen dat uiteindelijk het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager in het geding komt.

De overtredingen

De Europese Commissie heeft in bijlage IV van Verordening 1071/2009/EG limitatief weergegeven welke overtredingen als meest ernstige overtredingen aangemerkt worden. Met Verordening (EU) 2016/403 van de Europese Commissie van 18 maart 2016 is de lijst van overtredingen – die kunnen leiden tot het verlies van betrouwbaarheid van een vervoerder en vervoersmanager – uit Verordening 1071/2009/EG uitgebreid. Waar deze alleen de meest ernstige overtredingen (most serious infringements = MSI) betrof, gaat het nu ook om heel ernstige overtredingen (very serious infringements = VSI) en ernstige overtredingen (serious infringements = SI). Aan elke (soort) overtreding wordt een aantal strafpunten toegerekend.

Strafpuntensysteem

In bijlage II van Verordening (EU) 2016/403 is de verhouding tussen de verschillende categorieën overtredingen bepaald. Rekening houdend met het mogelijke gevaar voor de verkeersveiligheid, is de maximale frequentie van overtredingen waarboven deze overtredingen als ernstiger worden beschouwd als volgt vastgesteld: een meest ernstige overtreding (MSI) is drie keer zo zwaar als een heel ernstige overtreding (VSI). En een heel ernstige overtreding is drie keer zo zwaar als een ernstige overtreding (SI). De verhouding van één staat tot drie, staat tot negen (1:3:9) dus. Nederland heeft ervoor gekozen om deze verhouding weer te geven in strafpunten. De hoogte van het aantal strafpunten weerspiegelt de ernst van de overtreding. Omdat de zwaarte van de minder zware overtreding steeds een derde is van de zwaardere overtreding, bedraagt het aantal strafpunten van de minder zware overtreding ook een derde van de zwaardere overtreding.

Uit de eerste kolom van de tabel in de bijlage is het aantal strafpunten voor elke meest ernstige overtreding af te lezen. Zo blijkt uit de tabel dat het aantal strafpunten voor meest ernstige overtredingen het hoogst is. Voor deze categorie overtredingen worden negen strafpunten per overtreding toegerekend. Voor de midden categorie (de middelste kolom) worden drie strafpunten toegerekend per overtreding en voor de lichtste categorie (maar nog steeds ernstig) wordt één strafpunt toegerekend per overtreding. Indien één gedraging meer dan één meest ernstige overtreding oplevert (eendaadse samenloop) dan krijgt de vervoerder de strafpunten van één van die meest ernstige overtredingen.

Om een helder beeld te schetsen welke gedragingen als meest ernstige, heel ernstige en ernstige overtredingen worden gekwalificeerd, wordt hieronder een nadere specificering gegeven van een aantal van deze overtredingen.



Meest ernstige overtredingen (negen strafpunten per overtreding)

204 Overschrijden van de maximaal toegestane zesdaagse rijtijd met $\geq 25\%$ ($70 \text{ h} \leq \dots$)

Onder 104 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 en de vervoersmanager in overtreding zijn als een chauffeur $56 \text{ uur} \times 1.25 = 70 \text{ uur}$ of meer in één week 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 bijvoorbeeld een magneet om de digitale tachograaf te manipuleren, levert volgens overtreding 202 dus een meest 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 over de weg. Deze categorieën gevaarlijke stoffen vallen onder overtreding 401.

501 Vervoer van personen of goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs

De vervoerder en vervoersmanager begaan een meest ernstige overtreding indien een (in dienst zijnde) chauffeur goederen vervoert terwijl hij niet in het bezit is van een geldig rijbewijs. De geldigheid ziet daarbij niet alleen op de geldigheidsdatum van het rijbewijs, maar bijvoorbeeld ook op de juiste rijbewijscategorie (rijbewijs C met code 95). Ter illustratie: de vervoerder begaat overtreding 501 indien hij een chauffeur in dienst heeft die hij goederenvervoer laat verrichten terwijl deze chauffeur niet in het bezit is van een juist rijbewijscategorie. De chauffeur die ondanks een rijontzegging vanwege een verkeersdelict in privésfeer (bijvoorbeeld onder invloed rijden) een vrachtauto blijft besturen zonder de vervoerder en de vervoersmanager in kennis te stellen van zijn rijontzegging, is een voorbeeld van een situatie waarin overtreding 501 niet aan de vervoerder en de vervoersmanager te wijten is. De strafpunten die met deze overtreding zijn gemoeid, zijn daardoor niet toe te rekenen aan de vervoerder en vervoersmanager.

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

De vervoerder die met een verlopen, vervallen of ingetrokken communautaire vergunning goederenvervoer verricht valt onder deze meest ernstige overtreding. Het kan ook zijn dat een communautaire vergunning nooit is afgegeven en dat de vervoerder een vervalste communautaire vergunning in bezit heeft. Dat valt ook onder deze meest ernstige overtreding.

Heel ernstige overtredingen (drie strafpunten per overtreding)

802 Overschrijding van de wekelijkse rijtijd ($65 \text{ h} \leq \dots < 70 \text{ h}$)

De maximale rijtijd bedraagt 56 uur per week. Overschrijding van de maximale wekelijkse rijtijd met minimaal 9 uur en maximaal 14 uur, levert volgens overtreding 802 dus een heel ernstige overtreding op. Het betreft hier een *heel* ernstige overtreding (een lichtere categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 104 (de zwaarste categorie).

827 Geen manuele input wanneer dit vereist is

Wanneer regelgeving vereist dat een manuele input in een controleapparaat wordt gedaan en dit wordt nagelaten, levert dit volgens overtreding 827 een heel ernstige overtreding op. Het betreft hier een *heel* ernstige overtreding (een lichtere categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 202 (de zwaarste categorie).

849 Lekkage van gevaarlijke stoffen

Wanneer bepaalde gevaarlijke stoffen, die onder voorwaarden vervoerd mogen worden, tijdens het vervoer lekken, levert dit volgens overtreding 849 een heel ernstige overtreding op. Het betreft hier een *heel* ernstige overtreding (een lichtere categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 401 (de zwaarste categorie).



860 De vervoersonderneming of de bestuurder kan geen geldige communautaire vergunning of voor eensluidend gewaarmerkt exemplaar voorleggen aan de inspecteur

De vervoerder en vervoersmanager zijn ervoor verantwoordelijk dat een geldige communautaire vergunning of vergunningsbewijs tijdens een controle kan worden getoond. Wordt dit nagelaten (bijvoorbeeld omdat deze verloren, vergeten of beschadigd is) dan zijn de vervoerder en de vervoersmanager in overtreding. Het betreft hier een *heel* ernstige overtreding (een lichtere categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 504 (de zwaarste categorie).

Ernstige overtredingen (één strafpunt per overtreding)

903 Overschrijding van de wekelijkse rijtijd (60 h ≤ ... < 65 h)

De maximale rijtijd bedraagt 56 uur per week. Overschrijding van de maximale wekelijkse rijtijd met minimaal 4 uur en maximaal 9 uur, levert volgens overtreding 903 dus een ernstige overtreding op. Het betreft hier een *ernstige* overtreding (de lichtste categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 104 (de zwaarste categorie).

916 Het registratieblad of de bestuurderskaart is niet in het correcte slot gebruikt (meervoudige bemanning)

Wanneer bijvoorbeeld een bestuurderskaart niet in het correcte slot wordt gebruikt, levert dit volgens overtreding 916 een ernstige overtreding op. Het betreft hier een *ernstige* overtreding (de lichtste categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 202 (de zwaarste categorie).

936 De tanks/tankcontainers (ook als ze leeg en niet gereinigd zijn) zijn niet correct gesloten

Indien tankcontainers niet correct zijn afgesloten, levert dit volgens overtreding 936 een ernstige overtreding op. Het maakt daarbij niet uit of de tankcontainers leeg zijn. Omdat de tankcontainers niet gereinigd zijn, kan dit nog steeds resulteren in een gevaarlijke situatie op de weg.

Het betreft hier een *ernstige* overtreding (de lichtste categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 401 (de zwaarste categorie).

928 Gebruik van een rijbewijs dat beschadigd, onleesbaar of niet in overeenstemming is met het gemeenschappelijke model

Wanneer een chauffeur wel rijdt met een geldig rijbewijs, maar deze is beschadigd of onleesbaar, dan levert dat volgens overtreding 928 een ernstige overtreding op. Het betreft hier een *ernstige* overtreding (de lichtste categorie) die gekoppeld is aan de *meest* ernstige overtreding 501 (de zwaarste categorie).

Overtredingen inzake 'Detachering van bestuurders in het wegvervoer'

In Uitvoeringsverordening (EU) 2016/403 zijn ook overtredingen uit de Richtlijn 2020/1057 opgenomen. Deze richtlijn is geïmplementeerd in de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie (WagwEU). Het gaat hier dus om overtredingen van de WagwEU (voor zover die betrekking hebben op Richtlijn 2020/1057).

Artikel 4

Strafpunten

Uit 2.8 lid 2 onder e van de Wwg vloeit voort dat de strafpunten (voortvloeiend uit overtredingen begaan door de vervoerder) zowel aan de vervoerder als aan de vervoersmanager worden toegerekend, tenzij de vervoerder of vervoersmanager kan aantonen dat hij/zij niet verwijtbaar is voor de begane overtreding. In de toelichting van de artikelen 7 en 8 wordt hier verder op in gegaan.

Omdat de onherroepelijk geworden veroordelingen en sancties van de overtredingen maximaal twee jaar in het elektronisch sanctieregister worden bewaard, hebben toegerekende strafpunten een geldigheidsduur van twee jaar vanaf het moment dat de desbetreffende veroordeling of sanctie onherroepelijk is geworden.

Alle strafpunten die zijn toegerekend aan een vervoerder of een vervoersmanager worden bij elkaar opgeteld. Strafpunten die vanaf de eerste onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie worden toegerekend, worden dus tot twee jaar na dato bij elkaar opgeteld. De optelsom van de



toegerekende strafpunten mag in die twee jaar de grenswaarde van het aantal strafpunten niet overschrijden.

Grenswaarde aantal strafpunten

Overschrijdt het aantal strafpunten de grenswaarde genoemd in artikel 4, derde lid van deze beleidsregel, dan kan dit leiden tot het verlies van betrouwbaarheid van zowel de vervoerder als de vervoersmanager. Het verlies van betrouwbaarheid kan ertoe leiden dat de communautaire vergunning van een vervoerder wordt geschorst of ingetrokken en dat een vervoersmanager ongeschikt wordt verklaard. Het kan er ook toe leiden dat een aanvraag van een vervoerder voor een communautaire vergunning wordt afgewezen.

Uit artikel 4 volgt dat de betrouwbaarheid van de vervoerder en de vervoersmanager (nog) niet in het geding is wanneer de vervoerder of vervoersmanager onder het in artikel 4 aan hem gerelateerde aantal strafpunten blijft; het verlies van betrouwbaarheid wordt een onevenredig strenge sanctie geacht indien dit aantal niet is overschreden.

Om zowel de kleine als de grote vervoerders op een eerlijke en gelijkwaardige wijze aan voorwaarden te onderwerpen om aan de betrouwbaarheidseis te kunnen voldoen, is de grenswaarde van het aantal strafpunten afhankelijk gesteld van de bedrijfsomvang. Een kleine vervoerder mag relatief gezien meer strafpunten hebben voordat de grenswaarde overschreden wordt, dan een grote vervoerder. Om te bepalen wat de omvang van een vervoerder is, is de grootte van het wagenpark leidend. De grootte van het wagenpark wordt gemeten aan de hand van het aantal gewaarmerkte afschriften waar de vervoerder over beschikt. Het uitgangspunt bij de vergunningverlening is immers dat in elk voertuig een gewaarmerkt afschrift aanwezig is. Een gewaarmerkt afschrift is een kopie van de communautaire vergunning (de originele vergunning) en is ook wel bekend als vergunningsbewijs.

Hoe groter de vervoerder, hoe groter de impact op de verkeersveiligheid, omdat het veel vaker kan voorkomen dat een overtreding kan worden begaan door een vervoerder met een groter wagenpark. De impact is veel geringer op het totaal als het een kleine vervoerder betreft. Dat neemt niet weg dat ook bij een grote vervoerder de consequenties van de overtreding met één voertuig niet zwaarder wegen dan bij een vervoerder met één voertuig.

Aan de andere kant is de pakkans bij een grote vervoerder per definitie groter. Simpelweg omdat een grote vervoerder meer voertuigen tegelijkertijd op de weg heeft rijden en daardoor meer kans loopt op controles en daardoor mogelijk meer strafpunten toegerekend kunnen worden. Om die ongelijkheid enigszins weg te nemen, zijn de grenswaarden die gelden voor een vervoerder met een groot wagenpark aan een andere formule onderworpen.

Ook is uit de praktijk gebleken dat de mogelijkheid om bedrijfsactiviteiten, in het bijzonder de vervoersactiviteiten, efficiënter te organiseren toeneemt naarmate een vervoerder een zekere omvang heeft. Een vervoerder of vervoersmanager 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 blijkt uit ervaringen in de praktijk bijvoorbeeld dat het aantal meldingen bij wegcontroles van frauduleuze apparaten en het gebruik van andermans bestuurderskaart in relatieve zin, dus omgerekend per voertuig, vaker voorkomt bij kleinere vervoerders dan bij grote vervoerders. Dit kan wel oplopen tot een factor 20.

De categorieën in de tabel zorgen er dus voor dat rekening gehouden wordt met de omvang van de vervoerder bij de beoordeling of het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig zware sanctie zou zijn. Ook is rekening gehouden met de situatie waarin de vervoersmanager de verantwoordelijkheid draagt voor het wagenpark van meerdere vervoerders. Dan is de cumulatie van de verschillende wagenparken bepalend voor de vervoersmanager geldende grenswaarde.

Al het voorgaande is meegewogen in de totstandkoming van een eenvoudige tabel met grenswaarden van strafpunten voor zeven 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 gebaseerd op de wijze waarop de bedrijfsvoering is ingericht. Naarmate het aantal gewaarmerkte afschriften groeit, wordt het aantal strafpunten dat men extra mag hebben voordat de grenswaarde wordt overschreden, kleiner. Een vervoerder met twee gewaarmerkte afschriften mag per gewaarmerkt afschrift gemiddeld 13,5 strafpunten krijgen voordat de grenswaarde wordt overschreden. Een vervoerder met 101 gewaarmerkte afschriften heeft per gewaarmerkt afschrift gemiddeld 0,7 strafpunten als grenswaarde.

Hieronder treft u een drietal voorbeelden van vervoerders van een bepaalde omvang en een voorbeeld van een vervoersmanager die een bepaald aantal voertuigen onder zich heeft aan en de grenswaarde van het aantal strafpunten dat zij moeten overschrijden alvorens de betrouwbaarheid in het geding komt.



Voorbeelden:

- Een vervoerder met 80 gewaarmerkte afschriften heeft als grenswaarde 54 strafpunten.
- Een vervoerder met 380 gewaarmerkte afschriften heeft als grenswaarde $54 + (0,40 \times (380-100)) = 166$ strafpunten.
- Een vervoerder met 780 gewaarmerkte afschriften heeft als grenswaarde $230 + (0,20 \times (780-500)) = 286$ strafpunten.
- Een vervoersmanager die werkzaam is bij drie vervoerders en daarmee een wagenpark van totaal 40 voertuigen onder zich heeft, heeft als grenswaarde 45 strafpunten.

Het aantal strafpunten zal in de praktijk waarschijnlijk een optelling zijn van overtredingen met verschillende wegingsfactoren. Dit betekent dat er verschillende combinaties denkbaar zijn. Stel een kleine vervoerder met twee voertuigen maakt een overtreding door het vervalsen van registratiebladen van de tachograaf (9 strafpunten) en een overtreding vanwege het vervoeren van gevaarlijke stoffen die volgens het ADR nooit vervoerd mogen worden (9 strafpunten). Zijn totaal staat dan op 18 strafpunten, terwijl zijn grenswaarde van het totaal aantal strafpunten is vastgesteld op 27. Zijn betrouwbaarheid is dus nog niet in het geding, maar hij krijgt wel een schriftelijke kennisgeving omdat hij de 50% grens is gepasseerd. Overigens heeft hij al bij de eerste registratie van strafpunten een schriftelijke kennisgeving ontvangen. De grenswaardentabel zal zich in de praktijk moeten bewijzen als een rechtvaardig en doelmatig middel en zal daarom onderdeel zijn van de evaluatie.

Inzage aantal toegerekende strafpunten

De toegerekende strafpunten voor elke overtreding worden niet in het elektronisch sanctieregister geregistreerd en zijn derhalve niet zichtbaar voor de overige lidstaten. De vervoerder of vervoersmanager kan informatie inwinnen over de hoogte van het aantal toegerekende strafpunten via de NIWO. Hierdoor wordt het mogelijk om tijdig maatregelen te treffen om het overschrijden van de grenswaarde van het aantal strafpunten te voorkomen. Tevens faciliteren de in artikel 5 bedoelde schriftelijke kennisgeving van de eerste registratie en de schriftelijke kennisgeving bij overschrijding van 50% van de strafpunten de mogelijkheid die maatregelen tijdig te treffen.

Artikel 5

Indien van een vervoerder of vervoersmanager voor het eerst strafpunten worden geregistreerd in het sanctieregister, wordt hij hiervan door de ILT op de hoogte gesteld per schriftelijke kennisgeving.

Indien de vervoerder 50%, maar niet meer dan 100%, van de grenswaarde van het aantal strafpunten evenwel dreigt te overschrijden, zal de ILT de vervoerder bij brief hiervan op de hoogte stellen. Het kan voorkomen dat de 50% nog niet is overschreden, maar er binnen een relatief korte periode strafpunten aan de vervoerder worden toegerekend, waardoor hij in de registratie vrijwel in één keer de grenswaarde van 100% overschrijdt. Het sturen van een schriftelijke kennisgeving is dan niet meer mogelijk. Door relatief snel een schriftelijke kennisgeving naar de vervoerder te versturen, wordt deze situatie zoveel als mogelijk voorkomen. Zodra de vervoerder 50% van de grenswaarde van het aantal strafpunten heeft overschreden, en de schriftelijke kennisgeving is verzonden, zal een eventuele uitbreiding of inkrimping van het wagenpark geen invloed meer hebben op het minimum aantal strafpunten. De geldende grenswaarde met betrekking tot het aantal strafpunten voor de vervoerder zal, na het overschrijden van de 50% – grens, of het verzenden van de schriftelijke kennisgeving worden gehandhaafd. De vervoerder en/of vervoersmanager wordt met de schriftelijke kennisgeving in de gelegenheid gesteld om de bedrijfsvoering aan te passen en de naleving van de wet- en regelgeving beter te borgen. Hiermee kan hij/zij voorkomen dat de grenswaarde van het aantal punten wordt overschreden. Met het versturen van deze schriftelijke kennisgevingen wordt derhalve een preventieve werking beoogd.

Artikel 6

Artikel 6, eerste lid

Wanneer een vervoerder en/of vervoersmanager de respectievelijke grenswaarde van 100% van de strafpunten overschrijdt, zal de ILT een betrouwbaarheidsonderzoek uitvoeren waarin de in artikelen 7 en 8 genoemde feiten en omstandigheden omtrent verwijtbaarheid worden onderzocht. De ILT legt haar bevindingen vast in twee adviesrapporten; één voor de vervoerder en één voor de vervoersmanager.

Artikel 6, tweede lid

Het overschrijden van de grenswaarde betekent in beginsel dat het verlies van betrouwbaarheid geen onevenredig strenge sanctie is. De uitvoering van de evenredigheidstoets – en feiten en omstandighe-



den die daar uit voortvloeien en eerder niet bekend waren – kan er echter toe leiden dat een sanctie onevenredig streng is, ondanks het feit dat de grenswaarde is overschreden. Naast de grenswaarde van het aantal strafpunten is de evenredigheidstoets dus een essentieel onderdeel van het oordeel of er sprake is van een onevenredig strenge sanctie.

Artikel 7

Overschrijdt de vervoerder de grenswaarde van het 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 NIWO de evenredigheidstoets moet uitvoeren om te onderzoeken of zich feiten en omstandigheden voordoen waardoor het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie is. Onderdeel van de evenredigheidstoets van de NIWO is het betrouwbaarheidsonderzoek van de ILT waarvan de conclusie wordt vastgelegd in een adviesrapport. Dit adviesrapport bevat onder andere een beschrijving van de feiten en omstandigheden die tot het plegen van de overtredingen en tot overschrijden van de grenswaarde van het aantal strafpunten hebben geleid.

Artikel 7, eerste lid

Op grond van artikel 1, tweede lid, van het Besluit wegvervoer goederen houdt de ILT bij haar betrouwbaarheidsonderzoek rekening met de feiten en omstandigheden van het geval. Een aantal omstandigheden zijn in artikel 7 opgesomd.

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

Artikel 7, tweede lid

De tweede omstandigheid waar de ILT rekening mee houdt is de mate waarin de vervoerder wezenlijke invloed heeft aangewend om de overtreding te beperken dan wel volledig te voorkomen. Indien de vervoerder kan aantonen dat hij naar aanleiding van de eerdere overtredingen die onherroepelijk zijn geworden structurele maatregelen heeft genomen om de naleving van de wetgeving te bevorderen door het voeren van een bestendig bedrijfsbeleid kan het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie zijn.

Een voorbeeld is een meest ernstige overtreding (103) die betrekking heeft op de rij- en rusttijden. De vervoerder dient aan te tonen dat hij, in overeenstemming met artikel 8:1, derde lid van het Arbeidstijdenbesluit, de nodige instructies heeft gegeven, structurele maatregelen heeft genomen, de nodige middelen heeft verschaft 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 overtredingen begaat.

Artikel 7, derde lid

De derde omstandigheid waar de ILT rekening mee houdt is de situatie waarbij een vervoersmanager als enige verantwoordelijk kan worden gehouden. Hoewel het uitgangspunt is dat de vervoerder verantwoordelijk is voor het handelen van een vervoersmanager die onder zijn gezag als werknemer of opdrachtnemer opereert, strekt het derde lid ertoe dat een vervoerder niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor een vervoersmanager die solistisch handelt of optreedt. De vervoersmanager die op geheel onverantwoordelijke wijze en tegen het bestendig bedrijfsbeleid in en buiten het medeweten van de vervoerder om zodanig heeft gehandeld dat het tot overtredingen heeft geleid, is als enige verwijtbaar voor die betreffende overtredingen. 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 kon worden verwacht. In een dergelijk geval is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager een evenredig strenge sanctie. Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder wordt in die gevallen als een onevenredig strenge sanctie beschouwd.

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



Artikel 7, vierde lid

De vervoerder die op geheel onverantwoordelijke wijze en tegen het bestendig bedrijfsbeleid in solistisch heeft gehandeld en wel zodanig dat het tot overtredingen heeft geleid, is als enige verwijtbaar voor die betreffende overtredingen. De vervoerder heeft zodanig gehandeld dat de vervoersmanager niet op de hoogte was van diens onbetrouwbare gedrag en dat dit ook niet van de vervoersmanager kon worden verwacht. In een dergelijk geval is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder geen onevenredig strenge sanctie.

Artikel 8

Artikel 8, eerste lid

Indien de vervoerder op grond van het hiervoor genoemde artikel 7 zijn betrouwbaarheid behoudt, zoals geconcludeerd in het adviesrapport van de ILT, dan kan nog steeds het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager in het geding zijn en wel in die zin dat het verlies van betrouwbaarheid voor hem wel een evenredig strenge sanctie is.

Het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager is een onevenredig strenge sanctie, indien zich het geval voordoet waarin de vervoersmanager zich in een gezagsverhouding bevond van een ondergeschikte tegenover een meerdere waarin hij onder druk werd gezet om aanwijzingen of instructies te geven of na te laten die tot overtredingen hebben geleid. De vervoersmanager dient wel aan te tonen dat er sprake was van een zodanig zakelijk overwicht dat hij daartegen als vervoersmanager geen of onvoldoende weerstand kon bieden. In een dergelijk geval zal de vervoersmanager zijn betrouwbaarheid behouden.

Ook indien de vervoersmanager kan aantonen dat hij naar aanleiding van de eerdere overtredingen die onherroepelijk zijn geworden structurele maatregelen heeft genomen om de naleving van de wetgeving te bevorderen, bijvoorbeeld door het voeren van een bestendig bedrijfsbeleid, kan het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie zijn.

De vervoerder die op geheel onverantwoordelijke wijze en tegen het bestendig bedrijfsbeleid in en buiten het medeweten van de vervoersmanager om zodanig heeft gehandeld dat het tot overtredingen heeft geleid, is als enige verwijtbaar voor die betreffende overtredingen. De vervoerder heeft zodanig gehandeld dat de vervoersmanager niet op de hoogte was van diens onbetrouwbare gedrag en dat dit ook niet van de vervoersmanager kon worden verwacht. In een dergelijk geval is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager een onevenredig strenge sanctie.

Artikel 8, tweede lid

De vervoersmanager die op geheel onverantwoordelijke wijze en tegen het bestendig bedrijfsbeleid in solistisch heeft gehandeld en wel zodanig dat het tot overtredingen heeft geleid, is als enige verwijtbaar voor die betreffende overtredingen. 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 kon worden verwacht. In een dergelijk geval is het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager geen onevenredig strenge sanctie.

Artikel 9

Nadat de ILT een onderzoek heeft verricht naar de betrouwbaarheid van de vervoerder of de vervoersmanager en de resultaten daarvan in een adviesrapport heeft verrat, voert de NIWO een evenredigheidstoets uit. De evenredigheidstoets maakt derhalve onderdeel uit van de besluitvorming. In de toelichting van artikel 10 wordt verder in gegaan op de evenredigheidstoets.

Artikel 9, eerste lid

De NIWO krijgt een afschrift van het adviesrapport van de ILT. Dit adviesrapport bevat onder andere een opsomming van de begane overtredingen en de bijbehorende strafpunten. Strafrechtelijke overtredingen worden niet in het adviesrapport opgenomen. Hierdoor heeft de NIWO ook geen inzicht in het strafrechtelijk verleden van de vervoerder of de vervoersmanager.

Artikel 9, tweede en derde lid

Gelet op de expertise van de ILT en de langdurige ervaring met de ILT als het gaat om advisering over de betrouwbaarheidseis van vervoerders, gaat de NIWO uit van het door de ILT verstrekte adviesrapport. Omdat de NIWO in beginsel uitgaat van de conclusie van het adviesrapport, dient de NIWO zich



op grond van artikel 3:9 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) ervan te vergewissen dat het onderzoek van de ILT op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden. Daarbij mag in beginsel van het adviesrapport worden uitgegaan, maar moet de NIWO wel onderzoeken of de feiten de conclusie van het adviesrapport kunnen dragen. Dat is bijvoorbeeld niet het geval als de feiten te weinig (directe) aanwijzingen voor de conclusie van het adviesrapport bieden of omdat ze in verschillende richtingen wijzen, onderling tegenstrijdig zijn of niet stroken met hetgeen overigens bekend is. In dit geval kan de NIWO de conclusie van de ILT niet zonder meer volgen en wordt niet eerder een voornemen geuit, dan nadat wordt vastgesteld dat het betrouwbaarheidsonderzoek op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden.

De NIWO gaat in beginsel uit van de conclusie van het adviesrapport van de ILT, tenzij nieuwe feiten en omstandigheden blijken die nopen tot een ander oordeel. Ook feiten die niet bekend waren tijdens het betrouwbaarheidsonderzoek van de ILT zijn als nieuwe feiten en omstandigheden als bedoeld in artikel 9 aan te merken.

Artikel 9, vierde lid

Indien het voornemen bestaat om een negatief besluit inzake de betrouwbaarheid te nemen, zal de NIWO de nodige zorgvuldigheid moeten betrachten. Dit brengt met zich mee dat ingevolge artikel 4:8 van de Awb voorafgaand aan het nemen van een besluit inzake de betrouwbaarheid een vervoerder of vervoersmanager in de gelegenheid zal worden gesteld om een zienswijze naar voren te brengen. Hiertoe wordt een voornemen tot schorsing of intrekking van de communautaire vergunning of tot ongeschiktverklaring van de vervoersmanager verstuurd, waarbij een reactietermijn van zes weken redelijk wordt geacht. De ILT heeft de vervoerder en vervoersmanager immers ook meerdere malen de gelegenheid gegeven een zienswijze naar voren te brengen.

De vervoerder en de vervoersmanager dienen de zienswijze te onderbouwen met eventuele stukken. Op verzoek van de vervoerder of vervoersmanager kan uitstel worden verleend van de termijn (van zes weken) voor het indienen van een zienswijze. De zienswijze is een belangrijke factor bij de uitvoering van de evenredigheidstoets van de NIWO.

Artikel 9, vijfde lid

De ILT wordt door de NIWO op de hoogte gebracht van het feit dat de NIWO voornemens is af te wijken van het adviesrapport (ofwel in positieve zin of wel in negatieve zin). De NIWO motiveert daarbij op basis van welke nieuwe feiten en omstandigheden zij tot dit oordeel is gekomen. Het doel hiervan is om conclusies van de adviesrapporten en besluiten inzake de betrouwbaarheid zoveel mogelijk af te stemmen met de ILT, zodat voor de vervoerder en vervoersmanager de evenredigheidstoets op consequente wijze door zowel de ILT als de NIWO wordt toegepast. Dit leidt tot een uniforme toepassing van de evenredigheidstoets en komt de rechtszekerheid van de vervoerder en vervoersmanager ten goede.

De NIWO heeft de bevoegdheid om zelf besluiten te nemen inzake de betrouwbaarheid. In een enkel geval is toestemming ex. artikel 10:32 van de Awb van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister) vereist. Op grond van het vijfde lid van artikel 2.8a van de Wwg heeft de NIWO alleen toestemming nodig voor het nemen van een besluit, als:

- niet al op voorhand duidelijk is dat het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie is bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde gevallen, én
- de ILT het verlies van betrouwbaarheid adviseert, én
- zij van oordeel is dat het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie is.

De NIWO heeft geen toestemming nodig indien zij van oordeel is dat het verlies van betrouwbaarheid een evenredig strenge sanctie is.

Indien toestemming wordt verleend om het verlies van betrouwbaarheid als een onevenredige strenge sanctie te verklaren dan behoudt de vervoerder of de vervoersmanager de betrouwbaarheid. De minister zal de toestemming weigeren 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. Indien toestemming wordt geweigerd, dan is het verlies van betrouwbaarheid geen onevenredige strenge sanctie en zal de vervoerder of vervoersmanager de betrouwbaarheid verliezen.

Indien de NIWO voornemens is niet in lijn met het advies van de ILT te besluiten, en alleen in die zin dat de NIWO het verlies van betrouwbaarheid een onevenredig strenge sanctie vindt, zal altijd eerst overleg (op grond van afdeling 10.2.1 van de Awb) moeten plaatsvinden tussen de NIWO en ILT. In dat overleg kan de NIWO tot de conclusie komen dat het verlies van betrouwbaarheid alsnog een



evenredig strenge sanctie is. Het voeren van overleg zal er dus toe leiden dat het aantal gevallen waarin de NIWO van oordeel verschilt met de ILT beperkt blijft. Zo ook de situatie dat de NIWO formele toestemming van de minister moet vragen.

Artikel 10

De NIWO beoordeelt of een voorgenomen besluit evenredig is. Bij de uitvoering van de evenredigheidstoets baseert de NIWO zich in ieder geval op het adviesrapport van de ILT en een door de vervoerder of vervoersmanager tijdig naar voren gebrachte zienswijze. Evenredigheid is derhalve geheel verweven in het proces van de besluitvorming. In artikel 9 en de toelichting van artikel 9 is hierop al in gegaan.

Bij de voorbereiding van een besluit en de daarmee gepaard gaande evenredigheidstoets houdt de NIWO in ieder geval rekening met de omvang van de vervoerder en/of de verantwoordelijkheid van de vervoersmanager en het wagenpark dat hij onder zich heeft, gemeten naar het aantal gewaarmerkte afschriften. Dit komt tot uiting in de grenswaardentabel van artikel 4.

Volgens Verordening 1071/2009/EG kan de vervoerder of vervoersmanager de betrouwbaarheid al verliezen bij overschrijding van 9 strafpunten. Omdat Verordening 1071/2009/EG ook voorschrijft dat elk besluit inzake de betrouwbaarheid aan de evenredigheid moet worden getoetst, is er ruimte om af te wijken van de Europese grenswaarde. Dit hebben wij gedaan door in de grenswaardentabel van andere (minimale) grenswaarden uit te gaan. Per omvangsklasse geldt steeds een andere minimale grenswaarde die niet overgeschreden mag worden. Er is dus bij voorbaat besloten dat het niet evenredig is om bij overschrijding van 9 strafpunten over te gaan tot verlies van betrouwbaarheid van de vervoerder of vervoersmanager. In de grenswaardentabel ligt derhalve al een evenredigheidstoets vevat.

Naast het aantal gewaarmerkte afschriften houdt de NIWO ook rekening met het vitale belang van continuïteit van de vervoersactiviteiten en de beschikbare alternatieven voor die activiteiten, de mate waarin de belanghebbenden door de schorsing of intrekking van de communautaire vergunning worden geraakt, de verstoring van de markt, de reëel mogelijke alternatieven voor opdrachtgevers van de vervoerder, de geconstateerde recidive en de zwaarwegende maatschappelijke of economische gevolgen.

De communautaire vergunning van de vervoerder die de betrouwbaarheid heeft verloren, wordt geschorst of ingetrokken. Gelet op de omvang van de vervoerder kan de keuze tussen een schorsing of intrekking van de communautaire vergunning voor de ene vervoerder verdergaande consequenties hebben dan voor een andere vervoerder. De NIWO houdt derhalve bij haar keuze tussen een schorsing of intrekking van de communautaire vergunning rekening met de omvang van de vervoerder. Verder kan een schorsing of intrekking van een communautaire vergunning ook zijn weerslag hebben op betrokken partijen die op enigerlei wijze in relatie staan tot de vervoerder. Om een evenredige sanctie op te kunnen leggen, wordt bij de keuze tussen een schorsing of intrekking van de communautaire vergunning en de bepaling van de duur van een eventuele schorsing derhalve gekeken naar de gevolgen voor deze betrokken partijen. Verder raakt een intrekking van een communautaire vergunning van een vervoerder die bijvoorbeeld 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 (omvang vervoerder) rekening bij een schorsing of intrekking van de communautaire vergunning. De uitvoering van de evenredigheidstoets is niet anders in het geval dat de betrouwbaarheid van de vervoersmanager in het geding is.

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

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

In beide gevallen worden alleen de strafpunten gewist die hebben geleid tot een besluit inzake de betrouwbaarheid. Strafpunten die geen rol hebben gespeeld bij het besluit worden niet gewist. Dit doet zich voor indien strafpunten worden toegerekend voor nieuwe onherroepelijke overtredingen nadat is vastgesteld dat de vervoerder of vervoersmanager de voor hem geldende grenswaarde van het aantal strafpunten heeft overschreden.

Artikel 11

De NIWO gaat over tot schorsing of intrekking van de communautaire vergunning volgens de daarvoor geldende procedure van de Verordening 1071/2009/EG indien de vervoerder niet meer



voldoet aan de vereisten voor de uitoefening van het beroep van wegvervoersondernemer van die verordening.

Artikel 11, eerste, tweede en derde lid

De NIWO heeft de bevoegdheid om een communautaire vergunning te schorsen of in te trekken.

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 2.8a, derde lid en 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 9, en voortgekomen uit het betrouwbaarheidsonderzoek van de ILT 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.

Artikel 11, vierde lid

Een vervoerder wiens communautaire vergunning reeds eerder is geschorst of ingetrokken of een vervoersmanager die eerder ongeschikt is verklaard, wordt als een recidivist aangemerkt. Recidive rechtvaardigt een eventuele verzwaring van een op te leggen sanctie omdat een eerdere schorsing of intrekking de vervoerder er niet van heeft weerhouden opnieuw overtredingen te (doen of laten) plegen. In geval sprake is van recidive is een schorsing van de communautaire vergunning niet aan de orde en zal de NIWO overgaan tot intrekking van de communautaire vergunning.

Artikel 11, vijfde lid

Wanneer de communautaire vergunning is ingetrokken dienen de communautaire vergunning en de gewaarmerkte afschriften, op grond van artikel 3.6 van de Wwg, binnen één week na inwerkingtreding van de beschikking tot intrekking te worden ingeleverd. Deze verplichting is niet van toepassing wanneer de communautaire vergunning is geschorst, omdat een schorsing tijdelijk van aard is. Na de schorsing mag de vervoerder immers de communautaire vergunning en de gewaarmerkte afschriften weer in gebruik nemen. Tijdens de schorsing is het verboden om beroepsgoederenvervoer te verrichten.

Indien de vervoerder nalaat om de communautaire vergunning en de gewaarmerkte afschriften in te leveren, kan de NIWO een last onder dwangsom opleggen. In de Beleidsregel NIWO inzake last onder dwangsom (Stcrt. 2 januari 2017, nr. 52) wordt nader ingegaan op de last onder dwangsom. In voornoemde beleidsregel wordt onder andere het verloop van de last onder dwangsomprocedure omschreven.

Artikel 11a

Om te bepalen of wordt voldaan aan de eis van betrouwbaarheid wordt rekening gehouden met het gedrag van de onderneming, haar vervoersmanager, haar uitvoerend directeur die belast is met het feitelijk leidinggeven aan de onderneming en andere door de lidstaat vastgestelde relevante personen. Dit vindt zijn grondslag in artikel 6 van de Verordening 1071/2009/EG. Onder een vervoerder wordt daarom mede verstaan alle bestuurders (niet zijnde de chauffeurs, maar bijvoorbeeld aandeelhouders, directeurs van de onderneming) die ten tijde van de sanctie, schorsing of intrekking van de communautaire vergunning, in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel staan ingeschreven. Hiermee wordt beoogd te voorkomen dat een bestuurder – nog binnen de ongeschiktheidstermijn – een nieuwe vervoersonderneming opricht en een aanvraag voor verlening van een communautaire vergunning indient.

Overigens werkt enkel de sanctie, schorsing of intrekking van de communautaire vergunning, door naar de bestuurders. Er worden dus geen strafpunten toegekend aan de bestuurders.



Artikel 12

Artikel 12, eerste en tweede lid

Bij een besluit tot schorsing of intrekking van een communautaire vergunning vanwege het niet meer voldoen aan de betrouwbaarheidseis, stelt de NIWO een termijn voor rehabilitatie vast. Een vervoerder waarvan de communautaire vergunning wegens het niet voldoen aan de betrouwbaarheidseis door de NIWO is geschorst of ingetrokken, is na het verstrijken van de termijn van de schorsing respectievelijk intrekking (de rehabilitatietermijn), gerehabiliteerd voor de toepassing van de Verordening 1071/2009/EG, Verordening 1072/2009/EG en de Wwg.

Bij een schorsing van de communautaire vergunning bedraagt de rehabilitatietermijn zes maanden. Bij een intrekking van de communautaire vergunning bedraagt de rehabilitatietermijn twee jaar.

Artikel 12, derde lid

Zolang de vervoerder niet is gerehabiliteerd als bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel, voldoet hij niet aan de eis van betrouwbaarheid. Dit betekent dat de vervoerder waarvan de communautaire vergunning is geschorst voor zes maanden, gedurende die periode geen aanvraag voor verlening van een (nieuwe) communautaire vergunning bij de NIWO kan indienen. Doet de vervoerder dit wel, dan zal de aanvraag op grond van artikel 1, eerste lid van Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO en op grond van artikel 3.2, derde lid van de Wwg, worden geweigerd omdat niet aan de eis van betrouwbaarheid wordt voldaan.

Het voorgaande geldt ook indien de communautaire vergunning van de vervoerder is ingetrokken voor twee jaar. Gedurende twee jaar kan de vervoerder geen aanvraag indienen voor een (nieuwe) communautaire vergunning, zonder dat deze wordt geweigerd.

De vervoerder kan vanaf acht weken voor het verstrijken van zijn rehabilitatietermijn opnieuw een aanvraag voor verlening van een communautaire vergunning bij de NIWO indienen. De eventuele geldigheid van de communautaire vergunning vangt echter aan na het verstrijken van de betreffende rehabilitatietermijn (van zes maanden of van twee jaar).

Artikel 12, vierde lid

Uit artikel 12, vierde lid volgt dat het totaal aantal strafpunten, dat ten grondslag ligt aan de opgelegde sanctie, wordt gewist nadat de communautaire vergunning is geschorst of ingetrokken. Strafpunten die geen rol hebben gespeeld bij de schorsing of intrekking van de communautaire vergunning worden niet gewist. Dit doet zich voor indien strafpunten worden toegerekend nadat is vastgesteld dat de vervoerder de voor hem geldende grenswaarde van het aantal strafpunten heeft overschreden en waarna de communautaire vergunning is geschorst of ingetrokken.

Artikel 13

Artikel 13, eerste lid

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 wetgeving.

Artikel 13, tweede lid

Uit artikel 6, derde lid en artikel 14, tweede lid van Verordening 1071/2009/EG volgt dat een ongeschikt verklaarde vervoersmanager eerst gerehabiliteerd moet zijn alvorens hij als vervoersmanager weer werkzaam mag zijn bij een vervoerder. Een ongeschikt verklaarde vervoersmanager is niet eerder gerehabiliteerd dan nadat de ongeschiktheidstermijn van twee jaar is verstreken. Daarnaast dient de vervoersmanager opnieuw de examens voor de vakbekwaamheid (het getuigschrift van vakbekwaamheid voor het vervoer van goederen over de weg) met succes af te leggen. Pas dan is de vervoersmanager gerehabiliteerd en mag hij als vervoersmanager weer werkzaam zijn bij een vervoerder. De ongeschiktheidstermijn van twee jaar kan ingekort worden indien de vervoersmanager, behoudens de door hem met succes afgelegde deexamens bewijst de noodzakelijke maatregelen te hebben getroffen om de 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, derde lid

Zolang de vervoersmanager niet is gerehabiliteerd als bedoeld in het tweede lid van dit artikel, voldoet hij niet aan de eis van betrouwbaarheid. De voor de vervoersmanager geldende rehabilitatietermijn is twee jaar. Dit betekent dat een aanvraag voor verlening van een communautaire vergunning van een vervoerder die een ongeschikt verklaarde vervoersmanager in dienst wil nemen (of via inhuur), geweigerd kan worden zolang die ongeschikt verklaarde vervoersmanager niet is gerehabiliteerd.

De vervoerder krijgt de mogelijkheid een nieuwe vervoersmanager aan te trekken. Indien de vervoerder dit niet doet of wil, dan zal de aanvraag op grond van artikel 1, eerste lid van Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO en op grond van artikel 3.2, derde lid van de Wwg, worden geweigerd omdat niet aan de eis van betrouwbaarheid wordt voldaan.

De vervoerder kan vanaf acht weken voor het verstrijken van de – voor de vervoersmanager geldende – rehabilitatietermijn van twee jaar een aanvraag voor verlening van een communautaire vergunning bij de NIWO indienen. De eventuele geldigheid van de communautaire vergunning vangt echter aan na het verstrijken van de betreffende rehabilitatietermijn (van twee jaar).

Artikel 13, vierde lid

Voortvloeiend uit artikel 14, tweede lid van Verordening 1071/2009/EG is het vakdiploma van de ongeschikt verklaarde vervoersmanager gedurende de termijn van ongeschiktheidsverklaring niet geldig in alle lidstaten van de Europese Unie. Een vervoersmanager die in één lidstaat ongeschikt is verklaard, kan dus binnen de grenzen van de Europese Unie bij geen enkele vervoerder als vakbekwame leidinggevende worden aangesteld zolang hij niet is gerehabiliteerd.

Artikel 13, vijfde lid

Uit artikel 13, vijfde lid volgt dat het totaal aantal strafpunten, dat ten grondslag ligt aan de opgelegde sanctie, wordt gewist nadat de vervoersmanager ongeschikt is verklaard. Strafpunten die geen rol hebben gespeeld bij het besluit tot ongeschiktheitsverklaring van de vervoersmanager worden niet gewist. Dit doet zich voor indien strafpunten worden toegerekend nadat is vastgesteld dat de vervoersmanager de voor hem geldende grenswaarde van het aantal strafpunten heeft overschreden en waarna hij ongeschikt is verklaard.

Artikel 13, zesde lid

Wanneer de vervoersmanager de betrouwbaarheid verliest en ongeschikt wordt verklaard, terwijl hij tevens eigenaar is van een vervoersonderneming, dan zijn de gevolgen hetzelfde als een vervoersonderneming waarvan de communautaire vergunning wordt ingetrokken als gevolg van het verlies van betrouwbaarheid. De vervoersonderneming is immers dezelfde persoon als de vervoersmanager en kan derhalve twee jaar lang geen beroepsgoederenvervoer verrichten.

Indien de vervoersmanager geen eigenaar is van een vervoersonderneming en hij/zij wordt als gevolg van het verlies van betrouwbaarheid ongeschikt verklaard, dan betekent het voor de vervoersonderneming (die zelf niet de betrouwbaarheid heeft verloren) dat opnieuw aan de eis van vakbekwaamheid moet worden voldaan. Dit betekent feitelijk dat een nieuwe vervoersmanager moet worden aangetrokken of dat de eigenaar van die vervoersonderneming zelf het vakdiploma voor het beroepsgoederenvervoer moet behalen. In elk geval zal deze vervoersonderneming de tijd hiervoor nodig hebben. Op grond van artikel 13, eerste lid van Verordening 1071/2009/EG kan de NIWO de betreffende vervoersonderneming maximaal zes maanden de tijd geven om wederom aan de eis van vakbekwaamheid te voldoen. Op deze wijze wordt in deze beleidsregel het verlies van betrouwbaarheid van de vervoersmanager opgevangen in het geval buiten het verwijt van de vervoersonderneming de vervoersmanager en daarmee de vereiste vakbekwaamheid is weggefallen.

Indien de vervoersonderneming niet binnen maximaal zes maanden aan de eis van vakbekwaamheid kan voldoen, dan kan de NIWO de communautaire vergunning intrekken omdat niet meer aan de eis van vakbekwaamheid wordt voldaan.

Artikel 14

Artikel 14, eerste lid

Een besluit van de NIWO inzake de betrouwbaarheid is voor bezwaar vatbaar.

Artikel 8.1, tweede lid van de Wwg omschrijft echter één geval waarbij een besluit van de NIWO niet



voor bezwaar vatbaar is. In het geval dat de ILT heeft geadviseerd om een sanctie op te leggen en de minister toestemming heeft geweigerd om af te wijken van dit advies. De NIWO kan dan niet anders dan besluiten dat het verlies van betrouwbaarheid geen onevenredige strenge sanctie is voor de vervoerder of vervoersmanager. Een dergelijk besluit van de NIWO, waar de weigering van de toestemming van de minister aan vooraf is gegaan, is niet voor bezwaar vatbaar.

De beperking van de bezwaar- en beroepsmogelijkheid in het tweede lid van artikel 8.1 van de Wwg hangt samen met het feit dat het besluit van de minister om de toestemming te weigeren wel voor beroep vatbaar is. Een belanghebbende kan bovendien tegen het besluit van de minister om de toestemming te weigeren, beroep instellen. Bij belanghebbenden gaat het om de vervoerder of vervoersmanager wiens betrouwbaarheid in het geding is en de NIWO zelf.

Daar komt bij dat de NIWO zonder de vereiste toestemming immers onmogelijk kan besluiten om het verlies van betrouwbaarheid als onevenredig strenge sanctie aan te merken. Het is dan ook niet zinvol dat een besluit van de NIWO inhoudende het verlies van betrouwbaarheid vanwege voornoemde weigering van toestemming voor bezwaar vatbaar is.

Zoals eerder toegelicht bij artikel 9 van deze beleidsregel is het uitgangspunt dat goed overleg zal plaatsvinden tussen de NIWO en de ILT, waardoor het weinig tot niet zal voorkomen dat de NIWO formele toestemming van de minister moet vragen. Hierdoor zullen de gevallen waarbij besluiten van de NIWO niet voor bezwaar vatbaar zijn, zeer beperkt blijven.

Artikel 14, derde lid

De NIWO hanteert de hoofdregel van artikel 6:16 van de Awb waarin is bepaald dat het bezwaar geen schorsende werking verleent aan de werking van het besluit waartegen het bezwaar is gericht. In een besluit inzake de betrouwbaarheid zal worden medegedeeld dat het bezwaar de werking van het besluit niet schorst. Hiermee wordt voldaan aan het kenbaarheidsvereiste.

Het zou onwenselijk zijn om schorsende werking te verlenen aan een besluit inzake de betrouwbaarheid. Het herhaaldelijk plegen van de in de bijlage van deze beleidsregel genoemde overtredingen heeft ertoe geleid dat de grenswaarde genoemd in artikel 4 is overschreden. De frequentie en inhoud van de overtredingen is dermate ernstig dat het verlies van betrouwbaarheid van een vervoerder en vervoersmanager tot gevolg heeft gehad. Besluiten genomen in het kader van ERRU zijn dus zodanig van aard dat het besluit directe werking moet hebben en er geen vervoersactiviteiten respectievelijk aan de vervoersactiviteiten leiding gevende taken meer mogen worden verricht. De NIWO wil voorkomen dat zij ongewild criminele en gevaarlijke activiteiten faciliteert en bewerkstelligt dat aan deze illegale en gevaarlijke praktijken zo spoedig mogelijk een halt wordt toegeroepen.

Bovendien is voorafgaand aan het besluit een hoge mate van zorgvuldigheid betracht. De vervoerder en vervoersmanager zijn meerdere malen in de gelegenheid gesteld tot verandering van het gedrag te komen. In het besluitvormingsproces zit tevens een evenredigheidstoets vevat alsmede een proportionaliteitstoets.

Een besluit genomen in het kader van ERRU, niet zijnde een ongeschikverklaring van de vervoersmanager, houdt in dat een vervoerder, ondanks de aanhangige bezwaarschriftprocedure, op grond van artikel 3.6 van de Wwg verplicht is binnen één week na dagtekening van het besluit de vervoersdocumenten te retourneren.

Ten slotte wordt opgemerkt dat het uitgangspunt wordt gehanteerd dat artikel 6:16 Awb onverminderd van toepassing is in geval van het instellen van beroep bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Het instellen van beroep heeft dus ook geen schorsende werking. Wie in dat geval schorsing wenst, zal gebruik moeten maken van de in artikel 8:81 Awb en verder opgenomen procedure voor het verkrijgen van een voorlopige voorziening bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.