



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 8. april 2020
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2017/0123 (COD)**

**5115/1/20
REV 1**

**TRANS 8
CODEC 13
PARLNAT 21**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren
- Vedtaget af Rådet den 7. april 2020

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS
FORORDNING (EU) 2020/...**

af ...

**om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012
med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure³, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 197 af 8.6.2018, s. 38.

² EUT C 176 af 23.5.2018, s. 57.

³ Europa-Parlamentets holdning af 4.4.2019 [(EUT ...)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)] og Rådets førstebehandlingsholdning af 7.4.2020 [(EUT ...)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)]. Europa-Parlamentets holdning af ... [(EUT ...)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)].

- (1) Erfaringerne med gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009¹ og forordning (EF) nr. 1072/2009² har vist, at reglerne i disse forordninger rummer mulighed for forbedring på en række punkter.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

- (2) Medmindre andet er fastsat i national ret, finder reglerne om adgang til vejtransporterhvervet indtil videre ikke anvendelse på virksomheder, der udøver godskørsels erhvervet udelukkende med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton. Antallet af sådanne virksomheder, der er aktive inden for både national og international transport, har været stigende. Derfor har en række medlemsstater besluttet også at anvende reglerne om adgang til vejtransporterhvervet som fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009 på disse virksomheder. For at undgå mulige smuthuller og sikre et minimum af professionalisering af den sektor, der benytter motorkøretøjer, der udelukkende er bestemt til godskørsel, og med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, ved hjælp af fælles regler og således sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene for alle udøvere af transporterhvervet, bør nævnte forordning ændres. Kravene for adgang til erhvervet bør gøres obligatoriske for udøvere af transporterhvervet, der anvender motorkøretøjer eller vogntog, der udelukkende er bestemt til godskørsel og med en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton, og som indgår i international transport.

- (3) I henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009 er visse internationale godskørselsaktiviteter fritaget fra kravet om en fællesskabstilladelse for at få adgang til det europæiske marked for godskørsel. Som led i organiseringen af dette marked bør godskørselsvirksomheder, der transporterer varer med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalmasse på højst 2,5 ton, fritages fra kravet om en fællesskabstilladelse eller anden transporttilladelse.
- (4) Selv om køretøjer med en tilladt totalmasse under en vis tærskel ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1071/2009, giver nævnte forordning medlemsstaterne mulighed for at anvende en del af eller alle bestemmelserne heri på sådanne køretøjer.
- (5) I dag har medlemsstaterne mulighed for at indføre betingelser for adgang til vejtransporterhvervet, der går videre end dem, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009. Denne mulighed har vist sig ikke at være nødvendig for at opfylde bydende nødvendige behov og har ført til forskelle i reglerne om adgang til vejtransporterhvervet. Den bør derfor ophæves.

- (6) For at bekæmpe fænomenet med såkaldte skuffeselskaber og sikre fair konkurrence og lige vilkår på det indre marked er det nødvendigt at sikre, at vejtransportvirksomheder, der er etableret i en medlemsstat, har en reel og vedvarende tilstedeværelse i den pågældende medlemsstat og udøver deres transportvirksomhed derfra. Derfor, og i lyset af erfaringerne, er det nødvendigt at tydeliggøre og skærpe bestemmelserne om eksistensen af et faktisk etableret og varigt forretningssted, samtidig med at det undgås, at der pålægges uforholdsmæssige administrative byrder.
- (7) Den reelle og vedvarende tilstedeværelse i etableringsmedlemsstaten bør navnlig kræve, at virksomheden udfører transporter med det passende tekniske udstyr, der befinder sig i denne medlemsstat.

- (8) Forordning (EF) nr. 1071/2009 pålægger virksomhederne at udføre deres aktiviteter effektivt og vedvarende med det hensigtsmæssige tekniske udstyr og de hensigtsmæssige faciliteter i en driftscentral beliggende i etableringsmedlemsstaten, og den giver mulighed for at indføre yderligere krav på nationalt plan, hvoraf det mest almindelige er et krav om at stille parkeringspladser til rådighed i etableringsmedlemsstaten. Disse krav, der anvendes på en uensartet måde, har imidlertid ikke været tilstrækkelige til at sikre en reel forbindelse til den pågældende medlemsstat med henblik på effektivt at bekæmpe skuffeselskaber og mindske risikoen for systematisk cabotagekørsel og nomadechauffører, der er organiseret fra en virksomhed, som køretøjerne ikke vender tilbage til. I betragtning af, at det for at sikre et velfungerende indre marked på transportområdet kan være nødvendigt at indføre særlige regler om etableringsretten og udvekslingen af tjenesteydelser, er det hensigtsmæssigt at harmonisere etableringskravene yderligere og styrke de krav, der er knyttet til tilstedeværelse i etableringsmedlemsstaten af de køretøjer, der anvendes af transportvirksomheden. Definitionen af et klart minimumsinterval, inden for hvilket køretøjet skal vende tilbage, bidrager også til at sikre, at de pågældende køretøjer kan vedligeholdes korrekt med det tekniske udstyr, der befinder sig i etableringsmedlemsstaten, og letter kontrol.

Cyklussen for sådanne tilbagevendelser bør synkroniseres med transportvirksomhedens forpligtelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹ til at tilrettelægge sin drift på en sådan måde, at føreren kan vende tilbage til sin bopæl mindst hver fjerde uge, således at begge forpligtelser kan opfyldes ved, at føreren sammen med køretøjet som minimum vender tilbage efter hver anden cyklus på fire uger. Denne synkronisering styrker førerens ret til at vende tilbage og mindsker risikoen for, at køretøjet kun skal vende tilbage for at opfylde dette nye etableringskrav. Kravet om at vende tilbage til etableringsmedlemsstaten bør dog ikke omfatte krav om, at der udføres et bestemt antal aktiviteter i etableringsmedlemsstaten, eller på anden måde begrænse virksomhedernes mulighed for at levere tjenesteydelser i hele det indre marked.

- (9) I det omfang adgangen til vejtransportvirksomhedserhvervet afhænger af den pågældende virksomheds opfyldelse af vandelskravet, er der behov for en præcisering vedrørende de personer, hvis adfærd skal tages i betragtning, de administrative procedurer, der skal følges, og karenstiden for rehabilitering, når en transportleder ikke længere opfylder vandelskravet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

- (10) I betragtning af, at alvorlige overtrædelser af nationale skatteregler i høj grad kan påvirke vilkårene for fair konkurrence på markedet for godskørsel, bør sådanne overtrædelser føjes til de emner, der er relevante for vurderingen af opfyldelsen af vandelskravet.
- (11) I betragtning af, at alvorlige overtrædelser af EU-reglerne om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, cabotagekørsel og lovvalget for kontraktlige forpligtelser i høj grad kan påvirke markedet for godskørsel og arbejdstagernes sociale beskyttelse, bør sådanne overtrædelser føjes til de emner, der er relevante for vurderingen af opfyldelsen af vandelskravet.
- (12) I lyset af betydningen af fair konkurrence på det indre marked bør overtrædelser af EU-regler, der er relevante for dette spørgsmål, herunder regler om adgang til markedet, såsom cabotageregler, tages i betragtning ved vurderingen af, om transportledere og transportvirksomheder opfylder vandelskravet. Vilkaerne for Kommissionens beføjelse til at definere alvorlighedsgraden af relevante overtrædelser bør derfor tydeliggøres.
- (13) De kompetente nationale myndigheder har haft problemer med at fastslå, hvilke dokumenter virksomheder kan fremlægge som dokumentation for deres økonomiske grundlag, navnlig i mangel af attesterede årsregnskaber. Reglerne vedrørende den fornødne dokumentation for det økonomiske grundlag bør præciseres.

- (14) Virksomheder, der udøver godskørsels erhvervet med motorkøretøjer eller vogntog, der udelukkende er bestemt til godskørsel og indgår i international transport, og som har en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton, bør have et økonomisk grundlag af et vist minimum for at sikre, at de har de nødvendige midler til at gennemføre deres transporter på et stabilt og langsigtet grundlag. Da omfanget af de transporter, der udføres med disse køretøjer, generelt er begrænset, bør de tilsvarende krav til det økonomiske grundlag dog være mindre vidtgående end dem, der gælder for virksomheder, der anvender køretøjer, som overstiger denne grænse. Vogntog bør tages i betragtning ved fastsættelsen af det nødvendige økonomiske grundlag. Den kompetente myndighed bør anvende det højere økonomiske krav, hvis den tilladte totalmasse for vogntoget overstiger 3,5 ton.
- (15) For at opretholde og skabe høje standarder for virksomheder uden at forårsage negative virkninger for det indre marked for vejtransport bør medlemsstaterne have mulighed for også at anvende de økonomiske krav, der vedrører anvendelsen af tunge køretøjer, på virksomheder, der er etableret på deres områder, for så vidt angår køretøjer, som har en tilladt totalmasse på ikke over 3,5 ton.

- (16) For at sikre en pålidelig vejtransportsektor og forbedre inddrivelsen af gæld til offentligretlige organer bør medlemsstaterne have mulighed for at kræve overholdelse af betalingsforpligtelser over for offentlige enheder såsom moms­gæld og socialsikringsbidrag og for at kræve, at virksomheder ikke er genstand for en sag, som er indledt for at beskytte deres aktiver.
- (17) Oplysningerne om transportvirksomhederne i de nationale elektroniske registre bør være så fuldstændige og ajourførte som muligt, så de nationale myndigheder med ansvar for håndhævelsen af de relevante regler har et tilstrækkeligt overblik over de virksomheder, der er genstand for undersøgelse. Oplysningerne vedrørende registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomhederne råder over, og virksomhedernes risikoklassificering bør navnlig muliggøre en bedre national og grænseoverskridende håndhævelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009. Reglerne om de nationale elektroniske registre bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

- (18) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til bl.a. at vedtage de tekniske procedurer for elektronisk søgning i andre medlemsstaters nationale elektroniske registre. Dette kunne indebære procedurer, der er nødvendige for at sikre, at de kompetente myndigheder kan få adgang til den harmoniserede risikoklassificering af en virksomhed i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF¹ i forbindelse med vejkontroller. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011².
- (19) Definitionen af den alvorligste overtrædelse for så vidt angår overskridelse af den daglige køretid som fastsat i bilag IV til forordning (EF) nr. 1071/2009 stemmer ikke overens med den relevante bestemmelse i forordning (EF) nr. 561/2006. Denne uoverensstemmelse fører til usikkerhed og forskelle i praksis blandt de nationale myndigheder, hvilket giver problemer i forbindelse med håndhævelsen af de pågældende regler. Definitionen bør derfor præciseres, så der sikres overensstemmelse mellem de to forordninger.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (20) Reglerne om national transport, der udføres i en begrænset periode af transportvirksomheder i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, ("cabotagekørsel"), bør være klare, enkle og lette at håndhæve, samtidig med at den grad af liberalisering, der hidtil er opnået, bevares.
- (21) Cabotagekørsel bør bidrage til at øge tunge erhvervskøretøjers belastningsfaktor og reducere tomkørsel og bør tillades, så længe den ikke foregår på en måde, som skaber en permanent eller vedvarende aktivitet i den berørte medlemsstat. For at undgå, at cabotagekørsel foregår på en måde, som skaber en permanent eller vedvarende aktivitet, bør transportvirksomheder ikke have tilladelse til at udføre cabotagekørsel i samme medlemsstat inden for et vist tidsrum efter afslutningen af en periode med cabotagekørsel.

- (22) Selv om den yderligere liberalisering, der er fastsat ved artikel 4 i Rådets direktiv 92/106/EØF¹, i forhold til cabotagekørsel i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009 har været gavnlig i forbindelse med at fremme kombineret transport og i princippet bør bibeholdes, er det nødvendigt at sikre, at den ikke misbruges. Erfaringen viser, at denne bestemmelse i visse dele af Unionen er blevet anvendt systematisk til at omgå cabotagekørselens midlertidige karakter og som grundlag for den vedvarende tilstedeværelse af køretøjer i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden har hjemsted. Sådant illoyal praksis risikerer at føre til social dumping og bringe overholdelse af lovrammen vedrørende cabotagekørsel i fare. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at fravige artikel 4 i direktiv 92/106/EØF og at anvende bestemmelserne om cabotagekørsel i forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at håndtere sådanne problemer ved at indføre et forholdsmæssigt loft for den vedvarende tilstedeværelse af køretøjer på deres område.

¹ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

- (23) Effektiv og virkningsfuld håndhævelse af reglerne er en forudsætning for fair konkurrence på det indre marked. Yderligere digitalisering af håndhævelsesværktøjerne er afgørende for at kunne frigøre håndhævelseskapacitet, reducere unødvendige administrative byrder for udøvere af det internationale transporterhverv og for navnlig små og mellemstore virksomheder, sætte mere målrettet ind over for højrisikable transportvirksomheder og afsløre svigagtig praksis. Det bør præciseres, hvilke midler vejtransportvirksomheder kan benytte til at dokumentere overensstemmelse med reglerne for cabotagekørsel. Vejkontrol bør baseres på transportdokumenter og på registreringer fra en takograf, hvis disse foreligger. For at forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation og de kompetente myndigheders behandling heraf bør brug og overførsel af elektroniske transportoplysninger anerkendes som et middel til at dokumentere overensstemmelse med reglerne. Det format, der anvendes til dette formål, bør garantere oplysningernes pålidelighed og ægthed. På baggrund af den stigende anvendelse af effektiv elektronisk udveksling af oplysninger inden for transport og logistik er det vigtigt at sikre sammenhæng i de lovgivningsmæssige rammer og at fastsætte bestemmelser, der vedrører forenkling af de administrative procedurer.

- (24) Reglerne om international transport er rettet til transportvirksomhederne, der således må bære følgerne af eventuelle overtrædelser af reglerne. For at undgå misbrug blandt virksomheder, der køber transporttjenester af udøvere af godskørsels erhvervet, bør medlemsstaterne imidlertid også fastsætte klare og forudsigelige regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter, i tilfælde hvor de havde kendskab til eller i lyset af alle relevante omstændigheder burde have haft kendskab til, at de transporttjenester, som de afgiver ordre på, indebærer overtrædelse af forordning (EF) nr. 1072/2009.
- (25) Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed, hvis aktiviteter anvendelsesområde som fastsat i artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149¹ omfatter forordning (EF) nr. 1071/2009, vil spille en vigtig rolle med hensyn til at bistå medlemsstaterne med i tilstrækkelig grad at håndhæve nærværende forordnings regler. Denne rolle vil navnlig vedrøre samordnet kontrol, lettelse af samarbejde og informationsudveksling mellem medlemsstaterne, fremme og udveksling af bedste praksis, støtte til kapacitetsopbygning, uddannelse og bevidstgørelseskampagner.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1149 af 20. juni 2019 om oprettelse af en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed, om ændring af forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om ophævelse af afgørelse (EU) 2016/344 (EUT L 186 af 11.7.2019, s. 21).

- (26) For at tage højde for markedsudviklingen og tekniske fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag I, II og III til forordning (EF) nr. 1071/2009 og for så vidt angår ændring af bilag I, II og III til forordning (EF) nr. 1072/2009. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (27) Målene for denne forordning, nemlig at indføre en grad af harmonisering på visse områder, der ikke hidtil har været harmoniseret ved EU-retten, navnlig med hensyn til transport med lette erhvervskøretøjer og håndhævelsespraksis, og en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene samt at forbedre håndhævelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af karakteren af de mål, der forfølges, og vejtransportens grænseoverskridende karakter bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (28) Forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012¹ bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012 af 25. oktober 2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2008/49/EF ("IMI-forordningen") (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 1).

Artikel 1
Ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009

I forordning (EF) nr. 1071/2009 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 4, ændres således:

a) Litra a) affattes således:

"a) der kun udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 ton og udelukkende udfører nationale transporter i deres etableringsmedlemsstat".

b) Følgende litra indsættes:

"aa) der kun udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 2,5 ton".

c) Litra b) affattes således:

"b) der udelukkende udøver ikkeerhvervsmæssig buskørsel, eller hvis hovedaktivitet ikke er buskørsel".

d) Følgende afsnit tilføjes:

"Med henblik på første afsnit, litra b), betragtes al vejtransport, dog ikke vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen direkte eller indirekte betaling, og som ikke direkte eller indirekte genererer nogen indtægt for føreren af køretøjet eller for andre, og som ikke har forbindelse med professionelle aktiviteter, som ikkeerhvervsmæssig transport."

2) Artikel 3, stk. 2, udgår.

3) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Opfyldelse af etableringskravet

1. For at opfylde kravet i artikel 3, stk. 1, litra a), skal virksomheden i etableringsmedlemsstaten:
 - a) råde over lokaler, hvor den kan få adgang til de originale udgaver af sine kernedokumenter i enten elektronisk eller anden format, navnlig sine transportkontrakter, dokumenter vedrørende de køretøjer, som virksomheden råder over, regnskaber, dokumenter vedrørende personaleforvaltning, ansættelseskontrakter, socialsikringsdokumenter, dokumenter med oplysninger om afsendelse og udstationering af førere, dokumenter med oplysninger om cabotagekørsel, køre- og hviletider samt andre dokumenter, som den kompetente myndighed skal have adgang til for at kunne kontrollere, om virksomheden opfylder kravene i denne forordning
 - b) planlægge sin flåde af køretøjers aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at køretøjer, som virksomheden råder over, og som anvendes til international transport, vender tilbage til en af driftscentralerne i denne medlemsstat senest otte uger efter, at de har forladt den

- c) være opført i handelsregisterskabsregistret i denne medlemsstat eller i et tilsvarende register, når det er påkrævet i henhold til national ret
- d) være skattepligtig af indtægter og, når det er påkrævet i henhold til national ret, have et gyldigt momsregistreringsnummer
- e) når der er givet tilladelse, råde over et eller flere køretøjer, som er indregistreret eller godkendt til kørsel eller godkendt til anvendelse i overensstemmelse med lovgivningen i denne medlemsstat, uanset om disse køretøjer er 100 % ejet eller f.eks. besiddes i henhold til en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt
- f) effektivt og vedvarende udføre sine administrative og kommercielle aktiviteter med det hensigtsmæssige udstyr og de hensigtsmæssige faciliteter i lokaler som omhandlet i litra a) beliggende i denne medlemsstat og effektivt og vedvarende forvalte sine transporter ved hjælp af de køretøjer, der er omhandlet i litra g), med det hensigtsmæssige tekniske udstyr, der befinder sig i denne medlemsstat
- g) løbende og regelmæssigt råde over et antal køretøjer, som opfylder betingelserne i litra e), og førere, der normalt er baseret i en driftscentral i denne medlemsstat, som i begge tilfælde står i forhold til omfanget af de transporter, der udføres af virksomheden.

2. Ud over de krav, der er fastsat i stk. 1, kan medlemsstaterne kræve af en virksomhed, at den i etableringsmedlemsstaten:
 - a) i forhold til størrelsen af virksomhedens aktivitet råder over behørigt kvalificeret administrativt personale på stedet, eller at transportlederen kan kontaktes i almindelig forretningstid
 - b) i forhold til størrelsen af virksomhedens aktivitet råder over den operationelle infrastruktur ud over det tekniske udstyr, der er omhandlet i stk. 1, litra f), på den pågældende medlemsstats område, herunder et kontor med almindelige forretningstider."

4) Artikel 6 ændres således:

a) Stk. 1 ændres således:

i) Andet afsnit affattes således:

"Ved afgørelsen af, om en virksomhed opfylder vandelskravet, tager medlemsstaterne hensyn til virksomhedens, dens transportlederes, administrerende direktørers og andre relevante personers adfærd efter medlemsstatens nærmere bestemmelse. Enhver henvisning i denne artikel til straffe, sanktioner eller overtrædelser i forbindelse med en virksomhed omfatter straffe, sanktioner eller overtrædelser, som gør sig gældende for selve virksomheden, dens transportledere, administrerende direktører og andre relevante personer efter medlemsstatens nærmere bestemmelse."

- ii) I tredje afsnit, litra a), nr. vi), udgår ordet ", og".
 - iii) I tredje afsnit, litra a), tilføjes følgende nummer:
 - "vii) skatteret, og"
 - iv) I tredje afsnit, litra b), tilføjes følgende numre:
 - "xi) udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport
 - xii) lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser
 - xiii) cabotagekørsel."
- b) Stk. 2 affattes således:
- "2. Ved anvendelse af stk. 1, tredje afsnit, litra b), hvis en transportleder eller en transportvirksomhed er idømt en straf eller er pålagt en sanktion for en af de alvorligste overtrædelser af EU-reglerne, som fastsat i bilag IV, i en eller flere medlemsstater, gennemfører og afslutter den kompetente myndighed i virksomhedens etableringsmedlemsstaten en korrekt og rettidigt udført administrativ procedure, der, hvis det er relevant, omfatter et kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler.

Under den administrative procedure har transportlederen eller, alt efter omstændighederne, andre retlige repræsentanter for transportvirksomheden, ret til at fremføre deres argumenter og forklaringer.

Den kompetente myndighed vurderer under den administrative procedure, hvorvidt særlige omstændigheder indebærer, at en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet vil udgøre en uforholdsmæssig reaktion i det enkelte tilfælde. I forbindelse med denne vurdering tager den kompetente myndighed hensyn til antallet af alvorlige overtrædelser af nationale regler og EU-reglerne som omhandlet i stk. 1, tredje afsnit, samt antallet af de alvorligste overtrædelser af EU-reglerne, som fastsat i bilag IV, for hvilke transportlederen eller transportvirksomheden er blevet dømt eller er blevet pålagt sanktioner. Enhver sådan konklusion skal være behørigt begrundet og berettiget.

Hvis den kompetente myndighed anser en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet for uforholdsmæssig, træffer den afgørelse om, at den berørte virksomhed fortsat opfylder vandelskravet. Begrundelsen for en sådan afgørelse skal registreres i det nationale register. Antallet af sådanne afgørelser anføres i den rapport, der er omhandlet i artikel 26, stk. 1.

Hvis den kompetente myndighed ikke anser en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet for uforholdsmæssig, indebærer straffen eller sanktionen, at vandelskravet ikke er opfyldt."

c) Følgende stykke indsættes:

"2a. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der opstiller en liste over hvilke kategorier, hvilke typer og hvilken grad af alvor af alvorlige overtrædelser af de i stk. 1, tredje afsnit, litra b), omhandlede EU-regler, der ud over overtrædelserne i bilag IV kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt. Medlemsstaterne tager hensyn til oplysninger om disse overtrædelser, herunder oplysninger modtaget fra andre medlemsstater, når de fastsætter prioriteter for kontrol efter artikel 12, stk. 1.

Kommissionen skal med henblik herpå:

- a) fastlægge hvilke kategorier og typer af overtrædelser, der er de hyppigst forekommende
- b) definere graden af alvor af overtrædelser i forhold til risikoen for, at de medfører alvorlig livsfare eller fare for alvorlig tilskadekomst, og for at de forvrider konkurrencen på markedet for vejtransport, herunder ved at underminere arbejdsvilkårene for arbejdstagere
- c) fastsætte en overtrædelseshyppighed, hvorefter gentagne overtrædelser anses for mere alvorlige, under hensyntagen til antallet af køretøjer, der benyttes i de transportaktiviteter, som ledes af transportlederen.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 25, stk. 3."

5) Artikel 7 ændres således:

a) Stk. 1, første afsnit, erstattes af følgende:

"1. For at opfylde kravet i artikel 3, stk. 1, litra c), skal en virksomhed til enhver tid kunne opfylde sine økonomiske forpligtelser i løbet af regnskabsåret. Virksomheden skal på grundlag af sit årsregnskab, som skal være attesteret af en revisor eller anden autoriseret person, godtgøre, at den for hvert år råder over kapital og reserver af en værdi på mindst:

- a) 9 000 EUR for det første benyttede motorkøretøj,
- b) 5 000 EUR for hvert derudover benyttet motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalmasse på over 3,5 ton, og
- c) 900 EUR for hvert derudover benyttet motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton.

Virksomheder, der udøver godskørselserhvervet udelukkende med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton, skal på grundlag af sit årsregnskab, som skal være attesteret af en revisor eller anden autoriseret person, godtgøre, at de for hvert år råder over kapital og reserver af en værdi på mindst:

- a) 1 800 EUR for det første benyttede køretøj, og
- b) 900 EUR for hvert derudover benyttet køretøj.

Medlemsstaterne kan kræve, at virksomheder, der er etableret på deres område, godtgør, at de for sådanne køretøjer råder over den samme mængde kapital og reserver som for de køretøjer, der er omhandlet i første afsnit. I sådanne tilfælde underretter den pågældende medlemsstats kompetente myndighed Kommissionen herom, og Kommissionen gør disse oplysninger offentligt tilgængelige."

b) Følgende stykke indsættes:

"1a. Ud over de krav, der er fastsat i stk. 1, kan medlemsstaterne kræve, at virksomheden, transportlederen eller en anden relevant person, som medlemsstaten kan bestemme, ikke har udestående ikkepersonlig gæld til offentligretlige organer, og ikke er gået konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling."

c) Stk. 2 affattes således:

"2. Uanset stk. 1 kan den kompetente myndighed anerkende eller kræve, at en virksomhed dokumenterer sit økonomiske grundlag ved en erklæring efter den kompetente myndigheds nærmere bestemmelse, såsom en bankgaranti eller en forsikring, herunder en erhvervsmæssig ansvarsforsikring fra en eller flere banker eller andre pengeinstitutter, herunder forsikringsselskaber, eller ved et andet bindende dokument, der giver en solidarisk hæftelse for virksomheden for de beløb, der er fastsat i stk. 1."

d) Følgende stykke indsættes:

"2a. Uanset stk. 1 accepterer den kompetente myndighed, at en virksomhed i mangel af attesterede årsregnskaber for året for en virksomheds registrering dokumenterer sit økonomiske grundlag ved hjælp af en erklæring såsom en bankgaranti, et dokument udstedt af et pengeinstitut om adgang til kredit i virksomhedens navn, eller ved et andet bindende dokument efter den kompetente myndigheds nærmere bestemmelse, der beviser, at virksomheden råder over de beløb, der er fastsat i stk. 1."

6) Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 5 affattes således:

"5. Medlemsstaterne kan tilskynde til, at der med tre års mellemrum afholdes uddannelseskurser i de fag, der er beskrevet i bilag I, for at sikre, at den eller de personer, der henvises til i stk. 1, er tilstrækkeligt orienteret om udviklingen i sektoren."

b) Stk. 9 affattes således:

"9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24a vedrørende ændring af bilag I, II og III for at tilpasse dem til markedsudviklingen og de tekniske fremskridt."

7) I artikel 9 tilføjes følgende stykke:

"Med henblik på udstedelse af en tilladelse til en virksomhed, der udelukkende udfører godskørsel med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 ton, kan medlemsstaterne beslutte, at personer, der fremlægger dokumentation for, at de vedvarende i en periode på ti år før ... [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] har ledet en virksomhed af samme type, fritages fra de prøver, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1."

8) Artikel 11, stk. 4, tredje afsnit, udgår.

9) Artikel 12 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. De kompetente myndigheder fører tilsyn med, at de virksomheder, som de har udstedt vejtransporttilladelse til, til stadighed opfylder kravene i denne forordnings artikel 3. Med henblik herpå foretager medlemsstaterne kontrol af virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse, herunder, hvor det er relevant, kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler.

Medlemsstaterne udvider derfor det risikoklassificeringssystem, som medlemsstaterne har indført i medfør af artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF*, til at omfatte alle de overtrædelser, der er anført i denne forordnings artikel 6.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35)."

b) Stk. 2, andet afsnit, udgår.

10) Artikel 13, stk. 1, litra c), affattes således:

"c) højst seks måneder, hvis kravet vedrørende det økonomiske grundlag ikke var opfyldt, med henblik på at godtgøre, at dette krav på ny er varigt opfyldt."

11) Artikel 14 ændres således:

a) I stk. 1 tilføjes følgende afsnit:

"Den kompetente myndighed rehabiliterer ikke transportlederen tidligere end ét år fra datoen for konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet, og under alle omstændigheder ikke før transportlederen har dokumenteret, at vedkommende har fulgt relevant uddannelse i en periode på mindst tre måneder eller har bestået en prøve i de emner, der er opført i denne forordnings bilag I, del I."

b) Stk. 2 affattes således:

2. Så længe der ikke er truffet rehabiliteringsforanstaltninger i overensstemmelse med de relevante nationale bestemmelser og denne artikels stk. 1, er beviset for faglige kvalifikationer, jf. artikel 8, stk. 8, som er udstedt til den transportleder, der er erklæret uegnet til at lede transportarbejde, ugyldigt i alle medlemsstater.

12) Artikel 16 ændres således:

a) Stk. 2 ændres således:

i) Litra c) affattes således:

"c) navnene på de transportledere, der er udpeget som opfyldende de krav, der er fastsat i artikel 3 med hensyn til vandel og kvalifikationer, samt eventuelt navnet på en retlig repræsentant".

ii) Følgende litraer tilføjes:

"g) registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomheden råder over i henhold til artikel 5, stk. 1, litra g)

h) antallet af ansatte i virksomheden pr. 31. december det foregående år, som skal registreres i det nationale register senest den 31. marts hvert år

i) risikoklassificeringen af virksomheden i henhold til artikel 9, stk. 1, i direktiv 2006/22/EF."

iii) Andet, tredje og fjerde afsnit erstattes af følgende:

"De i første afsnit, litra a)-d), omhandlede data gøres offentligt tilgængelige i overensstemmelse med de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

Medlemsstaterne kan vælge at opbevare de i første afsnit, litra e)-i), omhandlede data i separate registre. I så tilfælde skal de i litra e) og f) omhandlede data stilles til rådighed efter anmodning, eller den pågældende medlemsstats kompetente myndigheder skal have direkte adgang til dem. De ønskede data fremsendes inden fem arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen.

De i første afsnit, litra g)-i), omhandlede data skal stilles til rådighed for de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontroller senest 12 måneder efter ikrafttrædelsen af den gennemførelsesretsakt vedtaget i henhold til stk. 6, der præciserer de funktionaliteter, der gør det muligt at stille disse data til rådighed for de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontroller.

Andre myndigheder end de kompetente myndigheder skal kun have adgang til de data, der er omhandlet i første afsnit, litra e)-i), hvis disse myndigheder har kontrol- og sanktionsbeføjelser inden for vejtransport, og deres ansatte er underlagt edsvoren tavshedspligt eller på anden måde formelt har tavshedspligt."

b) Stk. 4 affattes således:

"4. Medlemsstaterne tager alle nødvendige skridt til at sikre, at alle data i det nationale elektroniske register holdes ajour og er korrekte."

c) I stk. 6 tilføjes følgende afsnit:

"Senest 14 måneder efter vedtagelsen af en gennemførelsesretsakt om en fælles formel til beregning af risikoklassificering som omhandlet i artikel 9, stk. 1, i direktiv 2006/22/EF, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter de funktionaliteter, der gør det muligt at stille de i stk. 2, litra g)-i), omhandlede data til rådighed for de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontroller.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 25, stk. 2."

d) Stk. 7 udgår.

13) Artikel 18 affattes således:

"Artikel 18

Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

1. Medlemsstaterne udpeger et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger om anvendelsen af denne forordning med de andre medlemsstater. Medlemsstaterne sender Kommissionen navn og adresse på deres nationale kontaktpunkt senest den 4. december 2011. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.
2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder samarbejder tæt, yder hinanden hurtig gensidig bistand og giver hinanden alle andre relevante oplysninger med henblik på at lette gennemførelsen og håndhævelsen af denne forordning.
3. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne udveksler oplysninger om domfældelser og sanktioner for eventuelle alvorlige overtrædelser, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2. En medlemsstat, der modtager underretning om en i artikel 6, stk. 2, omhandlet alvorlig overtrædelse, der har ført til domfældelse eller en sanktion i en anden medlemsstat i løbet af de forudgående to år, indfører denne overtrædelse i deres nationale elektroniske registre.

4. Medlemsstaterne besvarer anmodninger om oplysninger fra de kompetente myndigheder i andre medlemsstater og foretager kontrol, inspektioner og undersøgelser af overholdelsen af det krav, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, litra a), blandt udøvere af vejtransporterhvervet, der er etableret på deres område. Sådanne anmodninger om oplysninger kan omfatte aktindsigt i dokumenter, der er nødvendig for at godgøre, at betingelserne i artikel 5 er opfyldt. Anmodninger om oplysninger fra medlemsstaternes kompetente myndigheder skal være behørigt berettigede og begrundede. Med henblik herpå skal de omfatte troværdige oplysninger om mulige overtrædelser af artikel 3, stk. 1, litra a), angive formålet med anmodningen og tilstrækkeligt detaljeret præcisere, hvilke oplysninger og dokumenter der anmodes om.
5. Medlemsstaterne forelægger de oplysninger, som andre medlemsstater har anmodet om i henhold til stk. 4, senest 30 arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen. Der kan fastsættes en kortere frist efter gensidig aftale mellem medlemsstaterne.
6. Hvis den anmodede medlemsstat finder, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, underretter den den anmodende medlemsstat herom inden for ti arbejdsdage efter modtagelsen af anmodningen. Den anmodende medlemsstat begrundes derefter anmodningen yderligere. Er den anmodende medlemsstat ikke i stand til at begrunde anmodningen yderligere, kan den anmodede medlemsstat afvise anmodningen.

7. Hvis det er vanskeligt for en medlemsstat at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, underretter den anmodede medlemsstat den anmodende medlemsstat herom inden for ti arbejdsdage efter modtagelsen af anmodningen med angivelse af grundene til vanskelighederne. De berørte medlemsstater drøfter sagen med hinanden med henblik på at finde en løsning på de vanskeligheder, der er gjort opmærksom på. I tilfælde af vedvarende forsinkelser i leveringen af oplysninger til den anmodende medlemsstat underrettes Kommissionen, der træffer passende foranstaltninger.
8. Den udveksling af oplysninger, der er omhandlet i stk. 3, foregår gennem systemet til udveksling af meddelelser, nemlig det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU), oprettet ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1213/2010*. Det administrative samarbejde og den gensidige bistand mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, der er fastsat ved denne artikels stk. 4-7, foregår via informationssystemet for det indre marked (IMI), oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012**. Med henblik herpå kan hver medlemsstat udpege det i stk. 1 omhandlede kontaktpunkt som den kompetente myndighed og skal underrette Kommissionen herom via IMI.

9. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, de har fået tilsendt i henhold til denne artikel, kun anvendes i forbindelse med den eller de sager, der ligger til grund for anmodningen. Enhver behandling af personoplysninger udføres udelukkende med henblik på at overholde denne forordning og skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679^{***}.
10. Gensidigt administrativt samarbejde og gensidig bistand ydes vederlagsfrit.

11. En anmodning om oplysninger udelukker ikke de kompetente myndigheder fra i overensstemmelse med den relevante nationale ret og EU-ret at træffe foranstaltninger til at undersøge og forebygge påståede overtrædelser af denne forordning.

* Kommissionens forordning (EU) nr. 1213/2010 af 16. december 2010 om fælles regler for sammenkobling af nationale elektroniske registre om vejtransportvirksomheder (EUT L 335 af 18.12.2010, s. 21).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012 af 25. oktober 2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2008/49/EF ("IMI-forordningen") (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 1).

*** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1)."

14) I artikel 23 tilføjes følgende stykker:

"Uanset artikel 1, stk. 2, er godskørselsvirksomheder, der udøver international transport udelukkende med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 ton, indtil den ... [21 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] fritaget fra bestemmelserne i denne forordning, medmindre andet er fastsat i etableringsmedlemsstatens ret.

Uanset artikel 16, stk. 2, finder kravet om at medtage risikoklassificering af virksomheder i de nationale elektroniske registre anvendelse fra 14 måneder efter ikrafttrædelsen af gennemførelsesretsakten om en fælles formel til beregning af risikoklassificering, der er omhandlet i artikel 9, stk. 1, i direktiv 2006/22/EF."

15) Artikel 24 udgår.

16) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 24a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 8, stk. 9, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den ... [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden].
3. Den i artikel 8, stk. 9, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning*.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 9, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."

17) Artikel 25 ændres således:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011* anvendelse.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13)."

b) Stk. 3 affattes således:

"3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse"

18) Artikel 26 ændres således:

a) Overskriften affattes således:

"Rapport og gennemgang"

b) Stk. 1, litra b), affattes således:

"b) oplyse antallet af udstedte tilladelser i henhold til denne forordning pr. år og pr. type, antallet af suspenderede tilladelser, antallet af inddragne tilladelser, antallet af uegnethedserklæringer samt begrundelserne herfor. Rapporter vedrørende perioden efter den ... [21 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] skal også indeholde en opdeling af disse oplysninger efter:

i) buskørselsvirksomheder

- ii) godskørselsvirksomheder, der udelukkende anvender motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 ton, og
- iii) alle andre godskørselsvirksomheder."

c) Følgende stykker tilføjes:

- "3. Hvert andet år aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen om de anmodninger, de har fremsat i henhold til artikel 18, stk. 4-9, om de svar, de har modtaget fra andre medlemsstater, og om de tiltag, de har taget på grundlag af de modtagne oplysninger.
- 4. På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen indsamler i henhold til stk. 3 samt på grundlag af yderligere dokumentation, forelægger Kommissionen senest den ... [36 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] Europa-Parlamentet og Rådet en detaljeret rapport om omfanget af det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne, om eventuelle mangler i denne henseende og om mulighederne for at forbedre samarbejdet. På grundlag af denne rapport vurderer Kommissionen, om det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger.

5. Kommissionen evaluerer gennemførelsen af denne forordning senest den ... [tre år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning.
6. Efter den i stk. 5 omhandlede rapport evaluerer Kommissionen regelmæssigt denne forordning og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af evalueringen.
7. Hvor det er hensigtsmæssigt, ledsages de rapporter, der er omhandlet i stk. 5 og 6, af relevante lovgivningsmæssige forslag."

19) Bilag IV ændres således:

a) Overskriften affattes således:

"DE ALVORLIGSTE OVERTRÆDELSER, JF. ARTIKEL 6, STK. 2, ER FØLGENDE:".

b) Punkt 1, litra b), affattes således:

"b) overskridelse i den daglige arbejdstid af den maksimalt tilladte køretid med 50 % eller derover."

c) Punkt 2 affattes således:

"2. Der forefindes ingen takograf og/eller fartbegrænser, eller der forefindes i køretøjet og/eller anvendes en falsk anordning, der kan ændre kontrolapparatets og/eller fartbegrænserens registreringer, eller der er tale om forfalskning af diagramark eller data fra takografen og/eller førerkortet."

Artikel 2

Ændring af forordning (EF) nr. 1072/2009

I forordning (EF) nr. 1072/2009 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 5, ændres således:

a) Litra c) affattes således:

"c) indtil den ... [dagen før 21 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden]: transport af gods med køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 ton".

b) Følgende litra indsættes:

"ca) fra den ... [21 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden]:

transport af gods med køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 2,5 ton".

2) Artikel 4 ændres således:

a) Stk. 2, tredje afsnit, udgår.

b) Stk. 4 affattes således:

"4. Fællesskabstilladelsen og de bekræftede kopier skal være i overensstemmelse med modellen i bilag II, der endvidere fastsætter betingelserne for anvendelsen af fællesskabstilladelsen. Den skal indeholde mindst to af de sikkerhedselementer, der er nævnt i bilag I.

For køretøjer, der anvendes til transport af gods, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 ton, og for hvilke der anvendes de lavere økonomiske krav som fastsat i artikel 7, stk. 1, andet afsnit, i forordning (EF) nr. 1071/2009, skal den udstedende myndighed i rubrikken "særlige bemærkninger" på fællesskabstilladelsen eller den bekræftede kopi heraf anføre: " \leq 3,5 ton".

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14b vedrørende ændring af bilag I og II for at tilpasse dem til de tekniske fremskridt."

3) Artikel 5, stk. 4, affattes således:

"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14b vedrørende ændring af bilag III for at tilpasse det til de tekniske fremskridt."

4) Artikel 8 ændres således:

a) Følgende stykke indsættes:

"2a. Transportvirksomheder har ikke tilladelse til at udføre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i den samme værtsmedlemsstat i fire dage fra afslutningen af dets cabotagekørsel i denne medlemsstat."

- b) Stk. 3, første afsnit, affattes således:

"National godskørsel, der udføres i værtsmedlemsstaten af en ikkehjemmehørende transportvirksomhed, anses kun for at være i overensstemmelse med denne forordning, hvis transportvirksomheden kan forelægge klart bevis for den forudgående internationale transport samt bevis for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført dér. I det tilfælde at køretøjet har befundet sig på værtsmedlemsstatens område i fire dage før den internationale transport, skal transportvirksomheden desuden forelægge klart bevis for alle kørsler, der har været udført i den pågældende periode."

- c) Følgende stykke indsættes:

"4a. Bevis som omhandlet i stk. 3 skal forelægges for eller fremsendes til kontrolpersonalet i værtsmedlemsstaten på anmodning og i løbet af vejkontrollen. Det kan forelægges eller fremsendes elektronisk ved brug af et reviderbart struktureret format, der kan anvendes direkte til elektronisk lagring og behandling, såsom et elektronisk fragtbrev (e-CMR) i henhold til Genève-tillægsprotokollen til konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR) vedrørende det elektroniske fragtbrev af 20. februar 2008. I forbindelse med vejkontrollen er det tilladt for føreren at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, således at ethvert bevis, der er omhandlet i stk. 3, kan fremsendes inden afslutningen af vejkontrollen."

d) Stk. 5 ændres således:

"5. Enhver transportvirksomhed, der i etableringsmedlemsstaten har ret til at udføre godskørsel for fremmed regning som fastsat i artikel 1, stk. 5, litra a), b), c) og ca), i overensstemmelse med lovgivningen i denne medlemsstat har på de betingelser, der er fastsat i nærværende kapitel, alt efter det enkelte tilfælde, adgang til at udføre cabotagekørsel af samme art eller cabotagekørsel med køretøjer af samme kategori."

5) Artikel 10 ændres således:

a) Stk. 3, første afsnit, affattes således:

"3. Kommissionen undersøger situationen på grundlag af navnlig de relevante oplysninger og træffer efter høring af det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014*, inden for en frist på en måned efter modtagelsen af medlemsstatens anmodning afgørelse om, hvorvidt der er grundlag for at træffe beskyttelsesforanstaltninger, og vedtager dem i bekræftende fald.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1)."

b) Følgende stykke tilføjes:

"7. Ud over denne artikels stk. 1-6 og uanset artikel 4 i direktiv 92/106/EØF, kan medlemsstater, hvor det er nødvendigt for at undgå misbrug af sidstnævnte bestemmelse ved at udføre ubegrænsede og kontinuerlige tjenester bestående af indledende eller afsluttende vejstrækninger i en værtsmedlemsstat, der indgår i kombineret transport mellem medlemsstater, fastsætte, at artikel 8 i denne forordning finder anvendelse på transportvirksomheder, når de gennemfører sådanne indledende og/eller afsluttende vejstrækninger i den pågældende medlemsstat. For så vidt angår sådanne vejstrækninger kan medlemsstaterne fastsætte en længere periode end den i denne forordnings artikel 8, stk. 2, fastsatte frist på syv dage og kan fastsætte en kortere periode end den i denne forordnings artikel 8, stk. 2a, fastsatte frist på fire dage. Anvendelsen af denne forordnings artikel 8, stk. 4, på sådanne transporter berører ikke krav, der følger af direktiv 92/106/EØF. Medlemsstater, der gør brug af undtagelsen i nærværende stykke, underretter Kommissionen herom inden anvendelsen af deres relevante nationale foranstaltninger. De reviderer disse foranstaltninger mindst hvert femte år og underretter Kommissionen om resultaterne af denne revision. De gør reglerne, herunder varigheden af de respektive perioder, offentligt tilgængelige på en gennemsigtig måde."

6) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 10a

Kontrolforanstaltninger

1. Med henblik på yderligere håndhævelse af de forpligtelser, der er fastsat i dette kapitel, sikrer medlemsstaterne, at der anvendes en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område. Denne strategi skal fokusere på virksomheder i en høj risikoklasse som omhandlet i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF*.
2. Hver medlemsstat sikrer, at den kontrol, der er omhandlet i artikel 2 i direktiv 2006/22/EF, omfatter en kontrol af cabotagekørsel, hvor det er relevant.

3. Medlemsstaterne gennemfører mindst to gange om året samordnet vejkontrol af cabotagekørsel. Sådant kontrol gennemføres samtidigt af de nationale myndigheder med ansvar for håndhævelsen af reglerne for vejtransport i to eller flere medlemsstater, idet hver national myndighed udfører kontrollen på dens eget område. Medlemsstaterne kan kombinere disse aktiviteter med dem, der er fastsat i artikel 5 i direktiv 2006/22/EF. De nationale kontaktpunkter, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 18, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1071/2009, udveksler oplysninger om antallet og arten af de konstaterede overtrædelser, efter at den samordnede vejkontrol har fundet sted.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35)."

7) Følgende artikler indsættes:

"Artikel 14a

Ansvar

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter for manglende overholdelse af kapitel II og III, hvor de havde kendskab til eller i lyset af alle relevante omstændigheder burde have haft kendskab til, at de transporttjenesteydelser, som de har afgivet ordre på, indebar overtrædelser af denne forordnings bestemmelser.

Artikel 14b

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 4, og artikel 5, stk. 4, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra ... [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden].

3. Den i artikel 4, stk. 4, og artikel 5, stk. 4, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller af Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning*.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 4, og artikel 5, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."

- 8) Artikel 15 udgår.
- 9) Artikel 17 affattes således:

"Artikel 17

Rapport og gennemgang

1. Senest den 31. marts hvert andet år underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af transportvirksomheder, der var indehavere af en fællesskabstilladelse pr. 31. december i hvert af de to foregående år, og om antallet af bekræftede kopier, der svarer til antallet af køretøjer, som var i brug på det pågældende tidspunkt. Rapporter vedrørende perioden efter den ... [dagen før 21 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] skal også indeholde en opdeling af disse tilladelser efter udøvere af godskørselhvervet, der kun beskæftiger sig med international transport ved hjælp af køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 ton, og øvrige udøvere af godskørselhvervet.

2. Senest den 31. marts hvert andet år underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af førerattester, der er udstedt i hvert af de to foregående kalenderår, samt om det samlede antal førerattester, der var i brug pr. 31. december i hvert af de to foregående år. Rapporter vedrørende perioden efter den ... [dagen før 21 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden] skal også indeholde en opdeling af disse tilladelser efter udøvere af godskørselhvervet, der kun beskæftiger sig med international transport ved hjælp af køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 ton, og øvrige udøvere af godskørselhvervet.
3. Senest den ... [to år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] forelægger medlemsstaterne Kommissionen deres nationale håndhævelsesstrategi vedtaget i henhold til artikel 10a. Senest den 31. marts hvert år underretter medlemsstaterne Kommissionen om de håndhævelsesaktiviteter, der er foretaget i henhold til artikel 10a i det foregående kalenderår, herunder, hvor det er relevant, antallet af foretagne kontroller. Oplysningerne skal omfatte antallet af kontrollerede køretøjer.
4. Kommissionen udarbejder en rapport, hvori der gøres status over EU-markedet for vejtransport ved udgangen af ... [fire år efter denne ændringsforordnings ikrafttræden]. Rapporten skal indeholde en analyse af markedssituationen, herunder en evaluering af kontrollens effektivitet, og udviklingen med hensyn til beskæftigelsesforholdene i erhvervet.

5. Kommissionen evaluerer gennemførelsen af denne forordning, navnlig virkningen af ændringerne af artikel 8, som indført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) .../...⁺, senest den ... [tre år efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden] og aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af nærværende forordning.
6. Efter den i stk. 5 nævnte rapport evaluerer Kommissionen regelmæssigt denne forordning og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af evalueringen.
7. Hvor det er hensigtsmæssigt, ledsages de rapporter, der er omhandlet i stk. 5 og 6, af relevante lovgivningsmæssige forslag.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/... af ... om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren (EUT ...)."

⁺ EUT: Indsæt venligst i teksten nummeret på denne ændringsforordning og indsæt nummeret, datoen, titlen og EUT-henvisningen på denne ændringsforordning i fodnoten.

Artikel 3
Ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012

I bilaget til forordning (EU) nr. 1024/2012 tilføjes følgende punkt:

- "15) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF*: artikel 18, stk. 8.

* EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51."

Artikel 4
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den ... [18 måneder efter datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
