



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.5.2007
KOM(2007) 263 slutlig

2007/0098 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2007) 635}
{SEK(2007) 636}

MOTIVERING

1. BAKGRUND

1.1. Motiv och mål

Direktiv 96/26/EG rörande rätten att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och de fyra förordningarna¹ om tillträde till transportmarknaden har tillsammans med den avreglering av priserna inom internationella vägtransporter som skedde några år tidigare format den inre marknaden för vägtransporter.

Direktivets gemensamma krav för att få rätt att yrkesmässigt bedriva vägtransporter har säkerställt en miniminivå i fråga om kvaliteten på vägtransporterna samtidigt som öppnandet av den marknad som styrs av förordningarna har manat till ökad konkurrens. Generellt sett har denna lagstiftningsram burit frukt, vilket visar sig i att transportföretagen idag erbjuder fördelaktigare priser och ett större utbud av tjänster. De anpassar också sina prestationer till kundernas krav på just-in-time.

Erfarenheten visar dock att vissa åtgärder tillämpas felaktigt eller ojämnt, då de är tvetydiga, ofullständiga eller inte längre är anpassade till utvecklingen inom sektorn. Detta gäller för det direktiv om rätten att utöva yrket som är tillämpligt på alla vägtransportörer, vare sig de arbetar i liten skala, är små eller medelstora företag eller storföretag. Skillnader vad gäller tillämpningen är till förfång för lojal konkurrens. Kontroller och övervakning tillämpas olika på företag i olika medlemsstater, och nivåerna när det gäller yrkesmässig kompetens och ekonomisk solvens skiljer sig i mycket hög grad. Detta innebär att man inte kan utnyttja alla de fördelar som vägtransporterna erbjuder.

Den föreslagna förordningen är tänkt att ersätta detta direktiv i syfte att åtgärda dessa brister.

1.2. Problem som behandlats

I direktiv 96/26/EG fastställs de villkor i fråga om anseende, ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens som företagen minst måste uppfylla för att ha rätt att bedriva person- och godstransporter nationellt och internationellt. Dessa villkor är de enda gemensamma villkor som företagen måste uppfylla för att få tillstånd att utöva sin verksamhet på gemenskapens marknad för vägtransporter. Genom direktivet införs ömsesidigt erkännande av vissa dokument som krävs för att erhålla dessa tillstånd.

I sitt lagstiftningsprogram för 2006² meddelade kommissionen sin avsikt att i detalj granska direktivets regler för att, om så behövs, kunna göra tillämpningen av dem mer harmoniserad, enklare, mer kontrollerbar och effektivare. Denna granskning har baserats på ett brett samråd med berörda parter samt en konsekvensanalys. Granskningen visar att medlemsstaterna har problem med att införliva och tillämpa direktivet och att detta sker på väldigt olikartade vis. Som illustration till detta kan det nämnas att andelen framgångsrikt avlagda prov som bekräftar innehav av erforderlig yrkeskompetens kan vara så låg som 10 % i en medlemsstat och överstiga 90 % i en annan. Detta medför flera problem:

¹ Förordning (EEG) nr 881/92, förordning (EEG) nr 3118/93, förordning (EEG) nr 684/92 och förordning (EG) nr 12/98.

² Hänvisning: 2006/TREN/01.

- Risk för snedvriden konkurrens mellan transportföretag som har ett fast driftsställe, vilket ger myndigheterna möjlighet att kontrollera att minimikraven för yrkesutövning är uppfyllda, och så kallade postlådeföretag som kan undkomma sådan övervakning.
- En viss brist på marknadsinsyn på grund av de skilda miniminormerna för ekonomisk kapacitet och yrkesmässig kompetens samt, till följd av detta, underleverantörsavtal; kunderna har därmed inga garantier när det gäller den kvalitet som företagen erbjuder.
- Företag med låg yrkesmässig kompetens och ekonomisk kapacitet kan fortsätta sin verksamhet, vilket medför risker när det gäller säkerheten på vägarna och hindrar vägtransporterna från att bli socioekonomiskt effektiva (mer kvalificerade företag klarar inte denna typ av konkurrens).
- Övervakningen är ojämn och dåligt samordnad mellan de olika nationella myndigheterna som förväntas återkalla tillstånden för företag som begår överträdelse som skadar deras anseende. Den bristande samordningen skapar onödiga administrativa kostnader och leder till att återkallan av licenserna förlorar i trovärdighet och slutar att fungera avskräckande.

1.3. Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Den föreslagna förordningen kommer att bidra till att Lissabonstrategins mål uppnås. Den kommer att skapa lojalare konkurrensvillkor inom sektorn och kunderna inom vägtransportsektorn kommer att få större insyn. Den kommer också att bidra till effektivare transporttjänster av högre kvalitet. Med tanke på vägtransporternas frontställning inom produktionssystemet och inom industriell distribution, kommer den att stärka unionens konkurrenskraft.

Den nya förordningen kommer indirekt att bidra till säkerheten på vägarna, genom en strängare övervakning av oäktsamma företag som är mer olycksbenägna än andra företag. Den kommer att förbättra arbetsvillkoren för de anställda inom vägtransportsektorn eftersom den kommer att höja kompetensnivån inom yrket. Den kommer också att ge vissa småskaliga företag ökat oberoende i förhållande till uppdragsgivarna och skydda dem mot att de utnyttjas som skenbart egenföretagande.

Förslaget är en följd av kommissionens åtagande att förenkla och uppdatera lagstiftningen. Förslaget ingår i gemenskapens program "Bättre lagstiftning" som går ut på just att uppdatera och förenkla gemenskapens regelverk. Den förenkling som avses består i ett tydligare rättsläge, bestämmelser som är mer kontrollerbara och som möjliggör en effektiv tillämpning och större övergripande samstämmighet med bestämmelserna i förordningarna om tillträde till transportmarknaden³. Medlemsstaterna ges också möjlighet att minska vissa onödiga administrativa utgifter i samband med kontroller.

³ Se ovan.

Moderniseringen av reglerna för rätten att bedriva yrkesmässiga vägtransporter, särskilt genom införande av elektroniska register, ingår för övrigt i de omedelbara åtgärder som kommer att vidtas inom ramen för ”Åtgärdsprogram för minskning av administrativa bördor i Europeiska unionen” som föreslogs av kommissionen den 24 januari 2007⁴. I rådets slutsatser av den 8 och 9 mars uppmanas Europaparlamentet och rådet att ge särskild prioritet till omedelbara åtgärder och därmed granskning och antagande av detta förslag.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

2.1. Samråd med berörda parter

Föreliggande förslag följer på ett offentligt samråd som syftade till att få in så många synpunkter som möjligt från berörda parter. Samrådet som skedde i samband med ett annat samråd rörande omarbetningen av de fyra förordningarna om marknadstillträdet, genomfördes med hjälp av ett frågeformulär på Internet som skickades till samtliga organisationer som företrädar sektorn för vägtransporter.

Kommissionen har fått in 67 skriftliga bidrag från nationella myndigheter, nationella organisationer och EU-organisationer som företrädar företag som bedriver person- och godstransporter, deras kunder och diverse andra ekonomiska intressen. Den 7 november 2006 organiserade kommissionen en utfrågning av de berörda parter som inkommit med skriftliga svar på det offentliga samrådet eller som sedan dess uttryckt intresse. Utfrågningen samlade 42 delegationer med företrädare för näringen och 37 observatörer som företrädde nationella förvaltningar.

De berörda parterna anser i allmänhet att de villkor som skall vara uppfyllda för att få tillstånd att yrkesmässigt bedriva vägtransporter bör vara mer harmoniserade samt tillämpas och kontrolleras bättre. Förutom företag som bedriver persontransporter, vilka anser att det vore lämpligt att skärpa normerna, är de berörda parterna överens om att en harmonisering av de nuvarande nationella reglerna bör prioriteras. De rekommenderar gemensamt följande:

- Förbättrad övervakning och uppföljning genom kontroller inriktade på riskföretag (hellre än fler systematiska kontroller), genom utbyte av driftsinformation mellan de myndigheter i de olika medlemsstaterna som har till uppgift att övervaka företagets uppträdande och genom elektroniska register som bör minska de administrativa kostnaderna.
- Införande av gemensamma bestämmelser som kan garantera faktisk och stabil företagsetablering, i syfte att minska snedvridning av konkurrensen på grund av så kallade postlådeföretag.
- Harmonisering av de indikatorer som används för att bedöma ett företags ekonomiska resurser samt nivån på de prov som bekräftar yrkesmässig kompetens.
- Garantier för att den person som innehar ett intyg om yrkesmässig kompetens faktiskt bedriver transportverksamhet och inte bara agerar bulvan för att få ett tillstånd.

⁴ KOM(2007) 23 slutlig.

Hänsyn har tagits till alla synpunkter som uttrycktes under denna process. Flera av dem har lett till förbättringar av bifogade förslag och konsekvensanalys. På detta sätt kunde kommissionen bredda det spektrum av möjligheter som behöver utvärderas för att spegla alla olika åsikter som uttryckts. Den har inte följt upp förslaget att ersätta villkoret om ekonomisk kapacitet med en obligatorisk försäkran om yrkesmässigt ansvar, eftersom flera parter ansåg att tiden ännu inte var mogen för en sådan lösning.

En sammanfattning av de svar som inkom vid det offentliga samrådet, de enskilda svaren och ett referat från utfrågningen den 7 november 2006 finns på nedanstående webbadress: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Extern experthjälp

För det offentliga samrådet stödde sig kommissionen på ett oberoende expertutlåtande från professor Brian Bayliss. Bayliss var under 1994 medordförande i en undersökningskommitté som vid den tidpunkten upprättade en fullständig rapport över situationen i fråga om genomförandet av den inre marknaden för godstransporter och det arbete som då återstod.

2.3. Konsekvensanalys

Konsekvensanalysen i samband med förberedandet av föreliggande förslag omfattade hela omarbetningen av bestämmelserna rörande rätten att utöva transportyrket och bestämmelserna om marknadstillträde, med tanke på de två områdenas nära anknytning och överlappande karaktär. Den grundar sig på undersökningar från 2004, 2005 och 2006. Särskild omsorg har gjorts för att anpassa analysfältet till de berörda parternas reaktioner och att anpassa föreliggande förslag till slutsatserna från analysen.

Fem politiska alternativ har utvärderats:

- 1) Alternativet ”inga förändringar” innebär att den nuvarande väglagstiftningen förblir oförändrad. De problem som beskrivs i början av dokumentet kommer att bestå och eventuellt förvärras, i takt med att cabotagetrafiken öppnas för alla medlemsstater.
- 2) Alternativet ”teknisk förenkling utan ändring av lagstiftningen” innebär sammanslagning och kodifiering av EG:s nuvarande fem rättsakter i tre akter. Detta innebär att medlemsstaterna och näringen förses med icke bindande riktlinjer för genomförandet av nämnda rättsakter. Detta alternativ vore lätt att genomföra men skulle sannolikt inte minska skillnaderna mellan olika nationell lagstiftning, och därmed inte heller de grundläggande problem som identifierats från början.
- 3) Alternativet ”harmonisering” skulle innebära en omarbetning av det nuvarande direktivet och de fyra förordningarna till tre förordningar, i syfte att bättre harmonisera regleringen av rätten att utöva yrket, skapa ett tydligare rättsläge i fråga om cabotage samt förbättra tillämpningen. Detta alternativ skulle bidra till lojalare konkurrens, förbättra överensstämmelsen med bestämmelserna på området vägtransporter, särskilt i fråga om säkerhet, och öka den genomsnittliga yrkeskompetensen inom sektorn.

- 4) Alternativet ”högre kvalitetsnormer” skulle innebära ett successivt införande av strängare krav när det gäller ekonomisk kapacitet och obligatorisk fortbildning för företagens transportansvariga. På kortare sikt kommer detta att göra det svårare för små företag att få tillträde till marknaden. På längre sikt kommer alternativet att uppmuntra aktörerna att fungera mer effektivt, vilket innebär fördelar för hela samhället.
- 5) Alternativet ”liberalisering” skulle utsätta cabotageverksamheten för större konkurrens och öppna marknaden för reguljär internationell långfärdsbusstrafik. Detta alternativ skulle minska vissa transportpriser utan att nödvändigtvis förbättra den socioekonomiska effektiviteten på området vägtransporter, eftersom harmonisering saknas, både på det skattemässiga och sociala området. Alternativet medför risk för att arbetstillfällen går förlorade i vissa länder. Med tanke på omfattningen av de effekter som det troligen kommer att få vore det under alla omständigheter nödvändigt med en mer djuplodande analys, vilket innebär att alternativet inte längre skulle ingå i den förenklingsram som ligger till grund för det föreliggande förslaget.

Med beaktande av dessa resultat återspeglar det föreliggande förslaget alternativ nr 3, det så kallade harmoniseringsalternativet. En sammanfattning av konsekvensanalysen och den fullständiga rapporten rörande denna analys åtföljer det föreliggande förslaget. Enligt konsekvensanalysen bör den föreslagna förordningen, i kombination med de två förslag som samtidigt läggs fram på området marknadstillträde, minska snedvridningen av konkurrensen, förbättra transportföretagens iakttagande av sociala bestämmelser och trafiksäkerhetsregler samt erbjuda medlemsstaterna möjligheter att minska de administrativa kostnaderna med 190 miljoner euro per år⁵.

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

I den föreslagna förordningen fastställs de villkor som alla företag måste uppfylla för att få tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg. Den förtydligar redan existerande lagstiftning och kompletterar den för att stärka konsekvensen vad gäller helheten och garantera effektiv och likvärdig tillämpning. Genom förordningen införs följande:

- Ökat ansvar för den transportansvarige som lånar ut sitt intyg om yrkesmässig kompetens till ett företag så att detta kan erhålla tillstånd, samt strängare ramar vad gäller den transportansvariges anknytning till företaget.
- De kriterier som ett företag måste iaktta fastställs varaktigt och reellt i en medlemsstat; därmed kan företagets uppträdande övervakas ordentligt av den nationella myndighet som beviljat företaget tillstånd att utöva yrket.
- Jämförbara ekonomiska indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet, en obligatorisk grundutbildning på minst 140 timmar före det examensprov som ger rätt till ett intyg om yrkesmässiga kompetens och som alla sökande måste genomgå samt ackreditering av utbildnings- och examinationscentrumen.

⁵ Totalt i EU-27.

- Skyldighet för myndigheter som konstaterar att ett transportföretag inte längre uppfyller villkoren rörande anseende, ekonomisk kapacitet eller yrkesmässig kompetens att underrätta företaget om detta samt, om företaget inte inom en viss tid har åtgärdat situationen, att utdöma administrativa påföljder som kan innebära allt från återkallan av tillståndet till olämplighetsförklaring av företags transportansvarige.
- Erkännande mellan medlemsstater av överträdelser av EG:s vägtransportregler. Detta ömsesidiga erkännande kommer att ligga till grund för att fastställa graden av allvar när det gäller grava upprepade överträdelser oavsett var de begås, och vilka över en viss tröskel kan skada ett transportföretags goda anseende och innebära att ovannämnda påföljder utdöms.
- Sammankoppling av medlemsstaternas elektroniska register för att minska de administrativa kostnaderna i samband med kontroll och övervakning av företagen och för att underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna.
- Successivt avskaffande av vissa undantagsordningar som, när medlemsstaterna fritt får besluta om dem, beviljas orättvist från ett företag till ett annat. Dessa ordningar är inte längre motiverade och snedvrider konkurrensen till förfång för den stora majoritet företag som inte kommer i åtnjutande av dem.

3.2. Rättslig grund

Den föreslagna förordningen, genom vilken direktiv 96/26/EG upphävs, grundar sig på artikel 71 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

3.3. Subsidiaritetsprincipen

Målet med detta förslag är att i allt väsentligt harmonisera de nationella regler som företagen måste iaktta för att få tillträde till yrket samt att på detta sätt effektivisera den inre marknaden. Medlemsstaterna kan inte själva genomföra en sådan harmonisering. Förslaget syftar vidare till att förbättra informationsutbytet mellan de myndigheter i medlemsstaterna som kontrollerar överensstämmelsen med reglerna om tillträde till yrket. Detta kan endast ske relativt splittrat och på bilateral grund mellan medlemsstater. Det krävs alltså insatser på gemenskapsnivå eftersom en enskild medlemsstat eller grupp av medlemsstater inte har möjlighet att åtgärda dessa problem på ett tillfredsställande sätt.

3.4. Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

- I förslaget fastställs gemensamma villkor, men inget hindrar att medlemsstaterna kompletterar med egna villkor för tillträde till yrket.
- Det enda hindret för denna möjlighet följer av principen om etableringsfrihet och behovet att säkerställa ömsesidigt erkännande av vissa intyg, men förslaget innebär ingen väsentlig förändring i förhållande till redan existerande bestämmelser.
- Förslaget ger medlemsstaterna möjlighet att välja mellan två metoder när ett företag bevisar sin ekonomiska kapacitet (ekonomiska indikatorer eller bankgarantier).

- De skyldigheter som åläggs de nationella myndigheter som beviljar tillstånd att utöva yrket ger utrymme för fri bedömning, särskilt vid konstaterande och bedömning av överträdelser. Med stöd av domstolens praxis i dess domslut av den 13 september 2005⁶ upprättas genom förordningen en gemensam strategi för att utdöma administrativa påföljder som t.ex. indragning av tillstånd. Med tanke på att dessa åtgärder redan i sig är avskräckande, föreskrivs dock inga andra straffrättsliga eller ekonomiska påföljder, utan medlemsstaterna ges fritt spelrum på detta område.

Det kan slutligen konstateras att en harmonisering av villkoren för att få rätt att utöva yrket inte kan begränsas endast till företag som har tillstånd att bedriva internationella transporter. Sedan genomförandet av den inre marknaden är de nationella marknaderna, av flera skäl, inte längre skilda åt:

- Flera medlemsstater gör ingen skillnad mellan tillstånd som utfärdats för en internationell transport och sådana som utfärdats för en helt nationell transport.
- I flera medlemsstater konkurrerar företag som enbart har tillstånd att utföra transporter inom en medlemsstat med företag från andra medlemsstater som bedriver cabotageverksamhet.
- Företag med tillstånd att utföra internationella transporter återgår till att vara verksamma på den egna nationella marknaden när de, på grund av konjunkturen, inte längre hittar kunder som anlitar dem för att transportera varor i andra medlemsstater.

Liksom det nuvarande direktivet omfattar den föreslagna förordningen alla transporter, även på nationell nivå.

3.5. Val av instrument

Huvudmålet med översynen av bestämmelserna rörande tillträdet till vägtransportyrket är att garantera en mer effektiv tillämpning med färre variationer i dessa bestämmelser. En förordning som möjliggör en direkt och mer likartad tillämpning förefaller alltså vara det lämpligaste instrumentet. Den kommer att medföra större insyn och minska vissa administrativa kostnader. Valet av instrument förefaller riktigt med tanke på att rätten att utöva yrket utgör grundvillkoret för att få tillträde till marknaden, och marknadstillträdet regleras genom en förordning sedan 1992.

3.6. Budgetkonsekvenser

Förslaget medför en inga extra kostnader för gemenskapen.

3.7. Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Förslaget är av betydelse för EES och bör omfatta detta område.

⁶ Mål C-176/03. Genom denna dom förklarar domstolen att gemenskapens lagstiftare kan vidta åtgärder som rör medlemsstaternas straffrättsliga område när tillämpningen av straffrättsliga åtgärder utgör en nödvändig åtgärd för att bekämpa allvarliga angrepp på miljön.

4. FÖRESLAGNA BESTÄMMELSER

4.1. Många existerande bestämmelser kvarstår

Det föreliggande förslaget innebär komplettering och omarbetning av gällande bestämmelser på området tillträde till vägtransportyrket. Därför kvarstår flera principer och bestämmelser i direktiv 96/26/EG:

- De tre villkor som skall vara uppfyllda av ett företag som önskar få tillträde till yrket (gott anseende, yrkesmässig kompetens och ekonomisk kapacitet) (artikel 3).
- Ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja etableringsrätten (artiklarna 18–20).
- Förlagan till intyget om yrkesmässig kompetens (bilaga II) och förteckningen över de ämnen som man skall behärska för att beviljas detta intyg (bilaga I).

En omarbetning på grundval av det interinstitutionella avtalet av den 28 november 2001 för en mer strukturerad teknisk omarbetning av rättsakter hade dock inte räckt för att skapa det tydligare rättsläge som behövs. Dessa principer och bestämmelser utgör emellertid en grund som inte kan ifrågasättas. Kommissionen uppmanar därför Europaparlamentet och rådet att ta vederbörlig hänsyn till detta och att utöva sina befogenheter när det gäller de nya bestämmelser som beskrivs nedan.

4.2. Nya bestämmelser

4.2.1. Förtydligande av definitioner och uppdatering av tillämpningsområdet

Artikel 1 kompletterar förteckningen över definitionerna för en mer enhetlig tillämpning. I artikel 2 definieras ett nytt tillämpningsområde som överensstämmer med övrig lagstiftning på området vägtransporter och som avser alla fordon över 3,5 ton samt begränsar undantagen till vissa typer av transporter som tydligt anges i andra gemenskapsakter.

4.2.2. Etableringsvillkor

I artiklarna 3 och 5 fastställs gemensamma villkor så att endast företag med reell och varaktig etablering kan få tillstånd att utöva yrket. Målet är att alla företag skall omfattas av samma övervakning och att undvika att vissa undkommer övervakningen i etableringsmedlemsstaterna. En varaktig och reell etablering innebär, i enlighet med artikel 5, ett kontor, registrerade fordon och ett driftscentrum.

4.2.3. Ökat ansvar för transportansvarig

I artikel 4 anges den anknytning som den person som besitter erforderlig yrkesmässig kompetens (dvs. den transportansvarige) måste ha till det företag vars transportverksamhet den förutsätts leda. Denna person måste vara anställd och avlönas av företaget. Eftersom denna person förväntas att faktiskt och varaktigt leda företagets transportverksamhet, måste den ta konsekvenserna av sina beslut och blir följaktligen ansvarig för överträdelser som begås inom ramen för den verksamhet som den leder. Detta ansvar innebär ansvar i enlighet med föreliggande förordning, men det har inte företräde framför det straffrättsliga eller ekonomiska ansvar som föreskrivs enligt varje medlemsstats nationella lagstiftning. De småskaliga transportföretagens möjlighet att ta hjälp av en transportansvarig för att få rätt att

utöva yrket kommer att övervakas, framför allt för att stärka deras oberoende i förhållande till de större transportföretag som de utför godstransporter åt och på detta sätt skydda dem mot att utnyttjas som skenbart egenföretagande.

4.2.4. Utförligare föreskrifter i fråga om de villkor som skall uppfyllas med avseende på gott anseende

Om det sker allvarliga överträdelser av den lagstiftning som förtecknas i artikel 6 kan detta leda till förlorat gott anseende, även om överträdelserna sker i andra medlemsstater. I artikel 6 anges också att mindre överträdelser som upprepas med en viss frekvens, kan komma att betraktas som allvarliga. Kommissionen ges också behörighet att upprätta en gemensam förteckning över dessa överträdelser. Denna förteckning är en förutsättning för allt organiserat informationsutbyte mellan medlemsstater och för fastställande av de gemensamma trösklar som vid överskridande skall medföra återkallan av ett tillstånd.

4.2.5. Nya indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet

Genom artikel 7 införs mer exakta indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet. Företagen eller medlemsstaterna kan välja mellan två alternativ: Antingen måste företagets omsättningstillgångar och kassalikviditet (beroende på terminologin i det fjärde räkenskapsdirektivet)⁷ uppnå en viss nivå, vilket fastställs på grundval av företagets årsredovisning, eller så kan företaget styrka sin ekonomiska kapacitet genom en bankgaranti. De ekonomiska indikatorer som föreslås är de som vanligen används vid ekonomisk analys för att bedöma ett företags kapacitet att betala sina fordringar på kort sikt.

4.2.6. Förbättrad yrkesmässig kompetens

Genom artikel 8 införs en gemensam strategi som kombinerar utbildning med ett obligatoriskt examensprov för att kontrollera den yrkesmässiga kompetensen. Denna strategi gäller alla sökande, inklusive de som redan har yrkeserfarenhet eller ett utbildningsbevis på området. Det föreskrivs också minimivillkor för ackreditering av examinerings- och utbildningscentrumen och tanken är att främja utbytet av erfarenheter mellan medlemsstater på detta område. Slutligen avskaffas medlemsstaternas möjlighet att göra skillnad mellan kompetensnivå beroende på vilken typ av internationell transport som avses. Personer som väljer att leda transportverksamhet kommer säkert att under sin karriär få möjlighet att leda transporter mellan olika medlemsstater.

4.2.7. Förbättrad uppföljning och övervakning

Artiklarna 9, 10, 11 och 13 förtydligar och stärker de av medlemsstaterna utsedda myndigheternas roll när det gäller att kontrollera om företagen uppfyller villkoren enligt förordningen ordentligt. Genom dessa artiklar införs gemensamma principer som kan garantera större insyn, större jämförbarhet och till sist även större trovärdighet i fråga om reglerna för tillträde till yrket. I artiklarna 10 och 12 anges de tidsfrister som myndigheterna måste iaktta när de granskar ärendena, men också de frister som kan beviljas ett företag som behöver åtgärda en situation för att undvika påföljd. Enligt artikel 12 måste de behöriga myndigheterna varna de företag som löper risk att inte längre uppfylla förordningens villkor. Genom artikel 21 införs en graderad skala för administrativa påföljder, från delvis indragning

⁷ Rådets fjärde direktiv 78/660/EEG av den 25.7.1978 rörande årsbokslut i vissa typer av bolag.

av tillståndet till olämplighetsförklaring av den transportansvarige. På området kontroller införs genom artikel 11 riktade kontroller som medlemsstaterna kan använda i stället för systematiska kontroller som görs oftare än de redan existerande femårskontrollerna. De riktade kontrollerna har visat sig effektiva när det gäller att konstatera överträdelser och för att minska de administrativa kostnaderna, eftersom det bara är riskföretag som kontrolleras.

4.2.8. Förenkling och administrativt samarbete

Genom artikel 15 införs ett elektroniskt företagsregister i varje medlemsstat, och före utgången av 2010 bör dessa register ha sammankopplats på EU-nivå, under iakttagande av bestämmelserna om skydd av personuppgifter. Sådana register existerar redan i många medlemsstater och de har visat sig vara effektiva när det gäller att minska företagens administrativa kostnader för övervakning. I artikel 16 erinras om de viktigaste regler som är tillämpliga i fråga om skydd av personuppgifter, i enlighet med direktiv 95/46/EG. I artikel 17 föreskrivs att det bör utses nationella kontaktpunkter som skall utnyttjas vid informationsutbyte samt vissa förfaranden som skall följas (mer detaljerade i de förordningsförslag som antagits parallellt med detta).

4.2.9. Övrigt

De övriga väsentliga ändringarna gäller de allmänna bestämmelser som följer av ovannämnda ändringar, särskilt när det gäller att fastställa tillämplig övergångsperiod och att successivt avskaffa omotiverade tidigare rättigheter samt att fastställa vilka bestämmelser som skall tillämpas när det gäller kommittéförfarande och vilka rapporter som skall upprättas för en strängare övervakning både nationellt och i gemenskapen.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

efter att ha samrått med den europeiska datatillsynsmannen,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget³, och

av följande skäl:

- (1) Genomförandet av en inre marknad för vägtransporter baserad på lojala konkurrensvillkor kräver enhetlig tillämpning av gemensamma bestämmelser när det gäller tillstånd att yrkesmässigt bedriva gods- eller persontransporter på väg, nedan kallat yrkesmässiga vägtransporter. Dessa gemensamma bestämmelser bör kunna bidra till en hög nivå när det gäller transportföretagens yrkesmässiga kompetens, en rationalisering av marknaden, förbättrad kvalitet på de tjänster som erbjuds i transportföretagens, i kundernas och i ett övergripande ekonomiskt intresse, samt en ökad trafiksäkerhet. De bör också leda till att transportföretagen effektivt utnyttjar sin etableringsrätt.
- (2) I rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter⁴

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ EGT L 124, 23.5.1996, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

fastställs minimivillkor för rätten att yrkesmässigt bedriva vägtransporter samt ömsesidigt erkännande av dokument som erhålls för detta syfte. Erfarenheterna, konsekvensanalysen och olika studier visar dock att direktivet tillämpas på mycket olika sätt i olika medlemsstater. Dessa varierande tillämpningar får flera negativa konsekvenser, bland annat snedvridning av konkurrensen, dålig insyn i marknaden, olika kontrollnivåer och risk för att företag med svag yrkesmässig kompetens uppträder oaktsamt eller blir mindre benägna att följa reglerna för trafiksäkerhet och sociala regler, vilket kan skada sektorns image.

- (3) Dessa konsekvenser är extra negativa eftersom de kan hindra den inre marknaden för vägtransporter från att fungera tillfredsställande. Företag i hela gemenskapen har dock tillträde till marknaden för internationella godstransporter och vissa cabotagetransporter. Det enda villkor som måste uppfyllas av dessa företag är innehav av ett gemenskapstillstånd, som kan erhållas när företagen uppfyller de villkor som ger rätt att utöva yrket i enlighet med förordning (EG) nr .../... när det gäller godstransporter på väg och förordning (EG) nr .../... när det gäller persontransporter.
- (4) De nuvarande bestämmelserna för rätten att bedriva yrkesmässiga vägtransporter måste alltså moderniseras, i syfte att garantera en mer homogen och effektivare tillämpning. Eftersom efterlevnaden av bestämmelserna utgör det huvudsakliga villkoret för att få tillträde till gemenskapsmarknaden och de gemenskapsinstrument som är tillämpliga på området marknadstillträde är förordningar, förefaller en förordning vara det mest lämpade instrumentet för att reglera rätten att utöva yrket.
- (5) För att skapa lojal konkurrens bör de gemensamma reglerna för rätten att utöva yrket i största möjliga mån tillämpas på alla företag. Det är dock inte nödvändigt att inkludera företag som endast bedriver transporter med obetydlig påverkan på transportmarknaden.
- (6) Det tillkommer etableringsmedlemsstaten att se till att ett företag utan avbrott uppfyller villkoren enligt föreliggande förordning, så att medlemsstaten när så krävs kan besluta att tillfälligt dra in eller återkalla de tillstånd som gör det möjligt för nämnda företag att vara verksamt på marknaden. För att det skall vara möjligt att garantera god efterlevnad och tillförlitlig kontroll av villkoren för rätten att utöva yrket, måste företagen ha ett fast och reellt etableringsställe.
- (7) Det är nödvändigt att de fysiska personer som har det goda anseende och den yrkesmässiga kompetens som krävs kan identifieras och registreras vid den behöriga myndigheten. Det bör vara dessa så kallade transportansvariga personer som permanent och i realiteten styr vägtransportföretagens transportverksamhet. Det bör fastställas på vilka villkor som en person kan inneha uppdraget att kontinuerligt och effektivt styra ett företags transportverksamhet.

- (8) Kravet på gott anseende innebär att den transportansvarige inte får ha varit dömd för allvarliga brott eller omfattats av allvarliga påföljder, särskilt för överträdelser av gemenskapens lagstiftning på området vägtransporter. På de områden som täcks av gemenskapslagstiftningen är det nödvändigt att gemensamt definiera vilka typer av överträdelser som kan skada ett företags goda anseende samt hur grava dessa i så fall måste vara.
- (9) Ett vägtransportföretag bör ha minst den ekonomiska kapacitet som krävs för att garantera att företaget får en tillfredsställande start och kan skötas på lämpligt sätt. Den nuvarande metoden med en lägsta kapital- och reservnivå leder till stor osäkerhet när det gäller hur stora ekonomiska resurser som finns och garanterar inte att ett företag har den kapacitet som krävs för att uppfylla sina skyldigheter på kort sikt. Det är lämpligt att använda andra bättre definierade och mer adekvata ekonomiska indikatorer, som kan fastställas på grundval av de årliga räkenskaperna. Företag som så önskar bör ha möjlighet att visa sin ekonomiska kapacitet genom en bankgaranti, vilket kan vara enklare och mindre kostsamt för företagen.
- (10) En hög nivå i fråga om yrkesmässig kompetens ökar vägtransportsektorns socioekonomiska effektivitet. Därför bör de personer som innehar funktionen som transportansvariga ha genomgått en kvalitetsutbildning. För att få mer likvärdiga utbildnings- och examineringsvillkor samt större insyn för dem som väljer att följa utbildningen, bör medlemsstaterna godkänna examinations- och utbildningscentrumen enligt vissa kriterier som de själv fastställer. Av jämställdhets- och insynsskäl bör också alla sökande genomgå ett examensprov, även de som på grund av erfarenhet eller ett diplom kan undantas från den obligatoriska grundutbildningen. Sedan genomförandet av den inre marknaden är de nationella marknaderna inte längre skilda åt. Därför måste personer som önskar inneha funktionen som transportansvariga ha de kunskaper som krävs för att styra såväl nationella som internationella transporter. Förteckningen över de ämnesområden man måste behärska för att få intyg om yrkesmässig kompetens samt hur examensproven skall organiseras kommer sannolikt att förändras i takt med den tekniska utvecklingen, och därför bör det vara möjligt att uppdatera den.
- (11) För en lojal konkurrens och vägtransporter som sker helt enligt reglerna krävs det likvärdig övervakning och uppföljning i alla medlemsstater. De nationella myndigheter som övervakar företagen och tillståndens giltighet spelar en avgörande roll i detta avseende och det bör säkerställas att de vidtar lämpliga åtgärder vid behov, särskilt när det gäller att tillfälligt dra in eller återkalla tillstånd eller att olämpligförklara transportansvariga som visar prov på försumlighet eller ont uppsåt. Ett företag måste alltid informeras i förväg och har rätt till en rimlig frist för att åtgärda situationen, innan det åläggs sanktioner av ovanstående slag.
- (12) Ett mer organiserat administrativt samarbete mellan medlemsstaterna skulle förbättra effektiviteten när det gäller företag som är verksamma i flera medlemsstater och skulle även minska de administrativa kostnaderna. Elektroniska register som förbinder företagen på EU-nivå, men under iakttagande av gemenskapens bestämmelser om skydd av personuppgifter, skulle underlätta samarbetet och samtidigt minska kontrollkostnaderna, både för företag och förvaltningar. Nationella elektroniska register existerar redan i de flesta medlemsstater. Infrastruktur för sammankoppling mellan medlemsstater finns också redan tillgänglig. Ett mer systematiskt utnyttjande av dessa nationella företagsregister som sammankopplas på EU-nivå kan alltså ske till

relativt låga kostnader och i gengäld bidra till att väsentligt minska administrativa kostnader för kontroll samtidigt som kontrollerna blir mer effektiva.

- (13) Vissa uppgifter i registren rörande överträdelser och sanktioner är av personligt slag. Medlemsstaterna måste då vidta nödvändiga åtgärder för att följa Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁵, framför allt när det gäller myndighetens kontroll av behandling av dessa uppgifter, berörda personers rätt till information, deras tillträdesrätt och deras rätt att göra invändningar. För syftet med denna förordning förefaller det nödvändigt att lagra denna typ av uppgifter under minst två år för att undvika att obehöriga företag etablerar sig i andra medlemsstater.
- (14) Sammankopplingen av nationella register är avgörande för ett snabbt och effektivt informationsutbyte mellan medlemsstater och för att garantera att transportföretagen inte frestas att begå, eller tar risken att begå, allvarliga överträdelser i andra medlemsstater än i etableringsstaten. Sammankopplingen kräver gemensamt fastställande av ett exakt format för de uppgifter som skall utbytas samt av de tekniska utbytesförfarandena.
- (15) För att informationsutbytet mellan medlemsstaterna skall vara effektivt måste man utse nationella kontaktpunkter och vissa gemensamma förfaranden i fråga om tidsfrister och vilken typ av minimiuppgifter som skall översändas bör fastställas.
- (16) För att främja etableringsfriheten bör det som bevis på gott anseende för tillträde till den aktuella verksamheten i en värdmedlemsstat vara tillräckligt att uppvisa lämpliga handlingar som utfärdats av en behörig myndighet i vägtransportföretagets ursprungsland, samtidigt som det måste kontrolleras att de berörda personerna inte har förklarats vara olämpliga att utöva yrket i de medlemsstater där de har sitt ursprung.
- (17) När det gäller yrkesmässig kompetens bör ett gemenskapstillstånd som utfärdats i enlighet med bestämmelserna i denna förordning erkännas som tillräckligt bevis av etableringsmedlemsstaten; på detta vis främjas etableringsfriheten.
- (18) Det behövs en strängare kontroll på gemenskapsnivå när det gäller tillämpningen av denna förordning, något som förutsätter att kommissionen regelbundet överför rapporter rörande transportföretagens anseende, ekonomiska kapacitet och yrkesmässiga kompetens, vilka upprättats på grundval av uppgifter ur det nationella registret.
- (19) Medlemsstaterna bör fastställa påföljder vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning. Påföljderna bör vara effektiva, stå i proportion till överträdelsen och vara avskräckande.
- (20) Målet för de planerade åtgärderna, dvs. att modernisera de bestämmelser som reglerar rätten att yrkesmässigt bedriva vägtransporter så att reglerna kan tillämpas mer likvärdigt och på ett sätt som kan jämföras i medlemsstaterna, kan inte uppnås i tillräcklig utsträckning av medlemsstaterna själva, vilket innebär att detta måste ske på gemenskapsnivå; gemenskapen kan därför vidta åtgärder i enlighet med

⁵ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i den mening som avses i nämnda artikel, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (21) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁶.
- (22) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att upprätta en förteckning över de kategorier, typer och grader av allvar i fråga om överträdelser som innebär att vägtransportföretag förlorar sitt goda anseende. Den bör dessutom få möjlighet att i takt med den tekniska utvecklingen anpassa den bilaga till denna förordning som rör de kunskaper som medlemsstaterna skall beakta vid erkännande av yrkesmässig kompetens, samt den bilaga som innehåller förlagan till intyget för yrkesmässig kompetens. Den bör vidare få befogenhet att upprätta en förteckning över de allvarliga överträdelser som medför tillfällig indragning eller återkallan av tillståndet att utöva yrket eller en olämplighetsförklaring. Eftersom dessa åtgärder har allmän räckvidd och är avsedda att ändra icke väsentliga delar av denna förordning eller kompletterar den genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll enligt artikel 5a i beslut 1999/468/EG. Av effektivitetsskäl måste de frister som normalt tillämpas inom ramen för det föreskrivande förfarandet med kontroll kortas ned när det gäller uppdateringen av förlagan för intyget för yrkesmässig kompetens.
- (23) Direktiv 96/26/EG bör därför upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1 *Syfte och definitioner*

1. Denna förordning reglerar rätten att yrkesmässigt bedriva transporter på väg samt utövandet av detta yrke.
2. I denna förordning gäller avses med
 - a) *yrkesmässigt bedrivande av transporter på väg*: yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg eller yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg,

⁶ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet senast ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

- b) *yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg*: verksamhet som bedrivs av ett företag som med hjälp av motorfordon eller motorfordonskombinationer transporterar gods för annans räkning,
- c) *yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg*: verksamhet som bedrivs av ett företag som, med hjälp av motorfordon, byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera mer än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören,
- d) *företag*: en fysisk eller juridisk person, vars verksamhet drivs i vinstsyfte eller inte, en sammanslutning eller grupp av personer som inte är juridiska personer, vars verksamhet drivs i vinstsyfte eller inte, eller ett offentligt organ oavsett om detta självt är en juridisk person eller är beroende av en myndighet som är juridisk person,
- e) *transportansvarig*: fysisk person som engageras av ett företag eller, om företaget självt är en fysisk person, denna eller, i förekommande fall, en annan fysisk person som företaget utser enligt avtal, vilken reellt och varaktigt kommer att driva företagets transportverksamhet,
- f) *tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg*: ett administrativt beslut som innebär att ett företag som uppfyller villkoren enligt denna förordning får tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg,
- g) *myndighet med behörighet att utfärda tillstånd att utöva transportyrket*: en nationell, regional eller lokal myndighet i en medlemsstat som kontrollerar om ett företag uppfyller villkoren enligt denna förordning och som har behörighet att bevilja, tillfälligt dra in eller återkalla tillståndet att yrkesmässigt bedriva transporter på väg,
- h) *etableringsmedlemsstat*: medlemsstat där ett företag önskar etablera sig; företagets transportansvarige kan, men behöver inte, komma från ett annat land,
- i) *ursprungsmedlemsstat*: medlemsstat där den transportansvarige inom ett företag som önskar etablera sig i en annan medlemsstat tidigare hade sitt säte eller bedrev sin verksamhet.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning skall tillämpas på alla företag som är etablerade i gemenskapen och som yrkesmässigt bedriver transporter på väg. Den skall också tillämpas på företag som önskar börja att yrkesmässigt bedriva transporter på väg.

2. Genom undantag från punkt 1 skall denna förordning inte tillämpas på följande:
- a) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller motorfordonskombinationer med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Medlemsstaterna får dock sänka denna tröskel för alla eller vissa typer av transportverksamhet.
 - b) Företag som uteslutande bedriver vissa typer av persontransporter på väg i icke vinstdrivande syfte och vars huvudverksamhet inte utgörs av persontransporter på väg samt vars fordon som används i detta syfte framförs av deras egen personal.

Artikel 3

Krav för att beviljas rätt att yrkesmässigt bedriva transporter på väg

Företag som yrkesmässigt bedriver transporter på väg samt företag som önskar börja att yrkesmässigt bedriva transporter på väg skall uppfylla följande krav:

- a) Vara reellt och fast etablerade i en medlemsstat.
- b) Ha gott anseende.
- c) Ha tillräckliga ekonomiska resurser.
- d) Ha den yrkesmässiga kompetens som erfordras.

I kapitel II definieras de villkor som skall uppfyllas för att vart och ett av kraven i sin tur skall vara uppfyllda. Denna förordning utgör inget hinder för att medlemsstaterna själva beslutar att införa kompletterande villkor som företagen måste uppfylla för att ha rätt att yrkesmässigt bedriva transporter på väg.

Artikel 4

Transportansvariga

1. Ett företag som önskar bedriva transporter på väg skall för den behöriga myndighet som avses i artikel 9 utse minst en fysisk person som uppfyller kraven enligt artikel 3 b och d. Denna person, som kallas transportansvarig, skall uppfylla följande krav:
- a) Den transportansvarige skall reellt och varaktigt leda företagets transportverksamhet.
 - b) Den transportansvarige skall vara anställd och avlönas av företaget eller, om företaget är en fysisk person, utgöras av denna person.

2. Om ett företag är en fysisk person som inte uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt artikel 3 d får de behöriga myndigheterna, genom undantag från punkt 1, bevilja det rätten att utöva transportyrket under förutsättning att
- a) företaget för samma myndigheter utser en annan person som uppfyller kraven enligt artikel 3 b och d, vilken enligt avtal är behörig att utöva uppdrag som transportansvarig för företagets räkning,
 - b) det i avtalet mellan företaget och den transportansvarige anges vilka uppdrag som permanent kommer att innehas av nämnda transportansvarige samt dennes ansvarsområden; i de uppdrag som skall anges ingår bland annat uppdrag knutna till fordonsunderhåll, kontroll av transportdokument och -avtal, samt kontroll av överensstämmelse, fördelning av sändningar på förare och fordon samt kontroll av säkerhetsförfaranden,
 - c) den person som utsetts inte, i egenskap av transportansvarig, leder transportverksamheten för fler än fyra olika företag med en fordonspark på sammanlagt högst tolv fordon,
 - d) den utsedda personen är oberoende av de andra företag för vilka den utför transporttjänster eller som utför transporter för dess räkning.
3. Den transportansvariges anseende skall vara förverkat i den mening som avses i denna förordning om det inom ramen för den transportverksamhet som denne styr sker allvarliga överträdelser eller upprepade överträdelser av den art som anges i artikel 6.1 och vars antal överstiger en viss tröskel.

KAPITEL II

Villkor

Artikel 5

Villkor rörande etableringskravet

För att uppfylla kravet i artikel 3 a skall ett företag vara reellt och fast etablerat i en medlemsstat som via en behörig myndighet beviljar det tillstånd att utöva transportyrket. Företaget skall

- a) förfoga över ett driftsställe beläget i den medlemsstaten och med lokaler där företagsdokumentationen förvaras, som bland annat skall innehålla räkenskapshandlingar, personalförvaltningshandlingar och alla andra handlingar som den behöriga myndigheten, för att kunna bevilja tillstånd att utöva transportyrket, kan behöva ha tillträde till för att kontrollera att villkoren enligt denna förordning är uppfyllda,
- b) såsom ägare eller på någon annan grund, t.ex. i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal eller i kraft av köpeavtal, förfoga över fordon som är registrerade och används i denna medlemsstat,

- c) förfoga över ett driftscentrum beläget i den medlemsstaten och med nödvändig utrustning, såsom parkeringsplatser för fordon i tillräcklig mängd för att regelbundet kunna utnyttjas av fordonen.

Artikel 6

Villkor rörande kravet på gott anseende

1. För att uppfylla kravet på gott anseende i artikel 3 b får företagsledningen inte ha omfattats av straffrättsliga påföljder för allvarliga brott eller fällande dom i handels- eller konkursrättsligt sammanhang, samt skall utöva sin verksamhet i ärligt uppsåt, under iakttagande av lagstiftningen på området vägtransporter och i god yrkesmässig anda.

Medlemsstaterna skall fastställa de särskilda villkor som ett företag måste uppfylla för att, i enlighet med denna förordning, i nästa steg uppfylla kravet på gott anseende. Medlemsstaterna skall föreskriva att ett företag uppfyller nämnda krav under förutsättning av följande:

- a) Det finns inget allvarligt skäl till att ifrågasätta dess anseende.
- b) Den fysiska person/de fysiska personer som den utsett till transportansvarig(a) i enlighet med artikel 4 har inte i någon medlemsstat omfattats av fällande dom eller påföljder för allvarliga överträdelser eller lindrigare upprepade överträdelser av gemenskapens lagstiftning, särskilt i fråga om följande:
 - i) Förarnas kör- och vilotider, arbetstid samt installation och utnyttjande av kontrollanordningar (färdskrivare).
 - ii) Vikt och mått när det gäller nyttofordon i internationell trafik.
 - iii) Förarnas grundutbildning och obligatoriska fortbildning.
 - iv) Vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon samt den obligatoriska årliga besiktningen av motorfordon.
 - v) Tillträdet till marknaden för internationell godsbefordran på väg eller, efter omständigheterna, tillträdet till marknaden för persontransporter.
 - vi) Säkerheten vid transport av farligt gods på väg.
 - vii) Montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon.
 - viii) Körkort.
 - ix) Yrkestillträde.
- c) Företaget har inte dömts för allvarliga överträdelser av gällande nationell lagstiftning rörande löne- och arbetsvillkor inom yrket, vägtrafik och trafiksäkerhet samt yrkesmässigt ansvar.

2. För tillämpningen av punkt 1 andra stycket led b, skall kommissionen anta en förteckning över kategorier, typer och grad av allvar i fråga om överträdelser samt de överträdelsefrekvenser över vilka upprepade mindre överträdelser leder till förverkat gott anseende. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att komplettera den, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3.

Kommissionen skall tillämpa följande principer:

- a) Kategorier och typer av överträdelser skall vara de som är oftast förekommande.
 - b) Den högsta graden av allvar rör överträdelser som skapar allvarlig risk för dödsfall eller svåra skador.
 - c) Den överträdelsefrekvens över vilken upprepade mindre överträdelser betraktas som allvarliga skall öka med antalet förare som används inom den transportverksamhet som styrs av berörd fysisk person.
3. Kravet på gott anseende skall fortsätta att betraktas som icke uppfyllt tills återupprättande har ägt rum eller annan åtgärd med likvärdig effekt har vidtagits i enlighet med gällande nationella föreskrifter.

Artikel 7

Villkor rörande kravet på ekonomisk kapacitet

1. Vid tillämpning av artikel 3 c skall kravet avseende tillräckliga ekonomiska resurser bestå i att förfoga över tillräckliga ekonomiska medel för att säkerställa att företaget startas och drivs på ett riktigt sätt.
2. Kravet på tillräcklig ekonomisk kapacitet skall anses vara uppfyllt när ett företag utan avbrott kan klara sina faktiska och potentiella skyldigheter under räkenskapsåret. I detta avseende skall företaget, mot bakgrund av de årliga räkenskaperna som bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, kunna bevisa att det varje år förfogar över följande:
 - a) Omsättningstillgångar värda minst 9 000 euro om ett fordon används och minst 5 000 euro per ytterligare fordon som används.
 - b) Fordringar, värdepapper samt kassa och bank till ett sammanlagt värde som överstiger 80 % av skulderna, vars återstående löptid inte överstiger ett år (*Kassalikviditet* $\geq 80\%$).

Värdet av euron skall, vid tillämpning av denna förordning, fastställas var femte år i de nationella valutorna i de medlemsstater som inte deltar i den tredje etappen av den monetära unionen. De kurser som tillämpas skall vara de som erhålls den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*. De skall gälla från och med den 1 januari följande kalenderår.

De räkenskapsposter som avses i första stycket leden a och b skall vara de som anges i rådets direktiv 78/660/EEG⁷.

3. Den behöriga myndigheten får, genom undantag från punkt 2, godta att ett företag styrker sin ekonomiska kapacitet genom ett intyg från en eller flera banker eller andra finansieringsinstitut som går i borgen för företaget genom att ställa en bankgaranti, eller liknande, för de belopp som fastställs i punkt 2 a. Bankgarantin kan infrias på anmodan av den behöriga myndighet som beviljar tillstånd för yrkesutövande och kan endast frisläppas efter tillstånd från samma myndighet.
4. De årliga räkenskaper som avses i punkt 2 eller den garanti som avses i punkt 3 som skall kontrolleras, skall vara räkenskaperna för den ekonomiska enhet som är etablerad i den medlemsstat i vilken tillstånd begärs och inte eventuella andra enheter som är etablerade i en annan medlemsstat.

Artikel 8

Villkor rörande kravet på yrkesmässig kompetens

1. Vid tillämpning av artikel 3 d uppfylls kravet på yrkesmässig kompetens om den eller de personer som förväntas uppfylla det inom ramen för artikel 4 besitter de kunskaper som svarar mot den utbildningsnivå som föreskrivs i bilaga I avsnitt 1, i de ämnen som räknas upp där. Yrkesmässig kompetens konstateras efter en utbildning omfattande 140 timmars undervisning med obligatorisk närvaro och efter ett skriftligt examensprov som får kompletteras med ett muntligt prov. Dessa prov skall anordnas i enlighet med bilaga I avsnitt 2.
2. Det är endast myndigheter och instanser som ackrediterats av en medlemsstat enligt kriterier som fastställts av denna som får anordna skriftliga och muntliga prov i syfte att konstatera yrkesmässig kompetens. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att de villkor enligt vilka de myndigheter eller instanser som de ackrediterat anordnar dessa prov, är förenliga med bilaga I.
3. Medlemsstaterna skall, i enlighet med kriterier som de själva fastställer, utse de organ som är i stånd att erbjuda de sökande kvalitetsutbildningar som effektivt förbereder dem för examensprovet, samt fortbildning som ger de transportansvariga som så önskar uppdaterade kunskaper i yrket. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att organen fortfarande uppfyller de kriterier som låg till grund för ackrediteringen.
4. Medlemsstaterna kan befria sökande som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet på företagsledningsnivå i ett transportföretag från kravet på att genomgå obligatorisk utbildning.

⁷ EGT L 222, 14.8.1978, s. 11. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/46/EG (EUT L 224, 16.8.2006, s. 1).

5. Medlemsstaterna får befria innehavare av vissa examensbevis avseende vissa högre utbildningar eller tekniska utbildningar från kravet att genomgå obligatorisk utbildning i de ämnen som omfattas av examensbevisen, under förutsättning att dessa utfärdats i medlemsstaterna och innebär genomgången utbildning i de ämnen som anges i bilaga I samt som särskilt har angivits av medlemsstaterna i detta sammanhang.
6. Ett tillstånd utfärdat av den myndighet eller den instans som avses i punkt 2 måste uppvisas som bevis för yrkesmässig kompetens. Tillståndet får inte överlåtas. Tillståndet skall upprättas i enlighet med den förlaga som anges i bilaga II och skall vara försett med den ackrediterade utfärdande myndighetens eller instansens stämpel eller reliefstämpel.
7. Kommissionen skall anpassa bilagorna I och II till den tekniska utvecklingen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3, vad avser bilaga I och i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.4, vad avser bilaga II.
8. Utbyte av erfarenhet och information mellan medlemsstater när det gäller utbildning, examinering och ackreditering uppmuntras starkt, särskilt men inte endast via den kommitté som avses i artikel 25 och via alla organ som kommissionen kan komma att utse.

KAPITEL III

Tillståndsgivande och övervakning

Artikel 9 *Behöriga myndigheter*

1. Varje medlemsstat skall utse en eller flera behöriga myndigheter som garanterar att denna förordning genomförs på lämpligt sätt. Dessa behöriga myndigheter skall ha följande befogenheter:
 - a) Att granska de ansökningar som lämnas in av företagen.
 - b) Att utfärda tillstånd att utöva yrket samt att tillfälligt dra in och återkalla dessa tillstånd.
 - c) Att förklara en fysisk person olämplig att i egenskap av transportansvarig leda transportverksamheten inom ett företag.
 - d) Att utföra de kontroller som krävs för att fastställa om ett företag uppfyller kraven enligt artikel 3.
2. De behöriga myndigheterna skall offentliggöra alla de krav som ställs enligt denna förordning, eventuella andra nationella bestämmelser, de förfaranden som skall följas av berörda sökande samt förklaringar avseende detta.

Artikel 10
Granskning och registrering av ansökningar

1. Den behöriga myndigheten skall bevilja ett företag som ansöker och uppfyller kraven enligt artikel 3 tillstånd att yrkesmässigt bedriva transport på väg.
2. Den behöriga myndigheten skall i det elektroniska register som avses i artikel 15 föra in namnet på den transportansvarige som utsetts av företaget, driftsställets adress, det antal fordon som används samt, om tillståndet även gäller internationella transporter, gemenskapsintygets löpnummer samt de bestyrkta kopiornas löpnummer.
3. Den behöriga myndighetens granskning av en tillståndsansökan skall ske så snabbt som möjligt och får inte pågå längre än tre månader.
4. Från och med dagen för sammankopplingen av de nationella registren i enlighet med artikel 15.4 skall en behörig myndighet vid sin bedömning av ett företags goda anseende kontrollera att transportansvarig person eller transportansvariga personer inte under de senaste två åren i någon annan medlemsstat, med stöd av artikel 13, har förklarats olämplig(a) att leda ett företags transportverksamhet.
5. Företag med tillstånd att utöva transportyrket skall inom 28 dagar underrätta den behöriga myndighet som utfärdat tillståndet om ändringar i fråga om de uppgifter som avses i punkt 2.

Artikel 11
Kontroller

1. De behöriga myndigheterna skall se till att de företag som beviljats tillstånd att utöva yrket utan avbrott uppfyller kraven enligt artikel 3. Därför skall de var femte år kontrollera att företagen fortfarande uppfyller vart och ett av kraven.
2. Som komplement till kontrollerna enligt punkt 1 skall de behöriga myndigheterna även utföra riktade kontroller av företag som klassificerats som riskföretag i enlighet med det riskvärderingssystem som medlemsstaterna infört med tillämpning av artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG⁸. Medlemsstaterna skall låta samtliga överträdelser enligt artikel 6 i denna förordning omfattas av detta riskvärderingssystem.
3. En medlemsstat skall på uppmaning av kommissionen utföra de kontroller som krävs för att konstatera om ett företag fortfarande uppfyller villkoren för tillträde till yrket. Medlemsstaten skall underrätta kommissionen om resultaten av de kontroller som följt på uppmaningen samt om de åtgärder som vidtagits om det konstaterats att företaget inte längre uppfyller villkoren enligt denna förordning.

⁸ EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

Artikel 12
Förfarande för varsel och indragning av tillstånd

1. Den behöriga myndigheten skall, efter att ha varslat företaget om detta, återkalla eller delvis eller tillfälligt dra in det tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg som beviljats ett företag, om den konstaterar att företaget inte längre uppfyller kraven enligt artikel 3.
2. Ett företag skall varslas om att den behöriga myndigheten konstaterat att det ligger i riskzonen för att inte längre uppfylla ett av kraven enligt artikel 3. När det konstateras att ett av kraven inte längre är uppfyllt, skall den tid som företaget har på sig att åtgärda situationen anges i varselmeddelandet; följande gränser skall gälla:
 - a) Högst sex månader för rekrytering av en ersättare för den transportansvarige om denne inte längre uppfyller kraven på gott anseende eller yrkesmässig kompetens; denna tid kan förlängas med sex månader om den transportansvarige avlider eller är fysiskt oförmögen att sköta sitt uppdrag.
 - b) Högst sex månader om företaget måste åtgärda situationen genom att styrka en reell och stabil företagsetablering.
 - c) Högst sex månader om kravet på ekonomisk kapacitet inte är uppfyllt, i syfte att på grundval av en finansieringsplan baserad på realistiska hypoteser visa att kravet på nytt och varaktigt kommer att vara uppfyllt från och med nästa räkenskapsår.
3. Den behöriga myndigheten kan kräva att de transportansvariga inom företag vars tillstånd delvis eller tillfälligt dragits in eller återkallats följer en utbildning och genomgår det examensprov som avses i artikel 8, innan andra åtgärder för återupprättande kan vidtas.

Artikel 13
Olämplighetsförklaring av transportansvarig

1. Vid överträdelser vars allvar bekräftas genom att de skett systematiskt och överlagt samt att man försökt dölja dem, skall den behöriga myndigheten förklara den transportansvarige vid det företag vars tillstånd återkallats som olämplig att leda transportverksamheten inom ett företag.
2. Så länge ingen åtgärd för återupprättande vidtagits, skall det intyg om yrkesmässig kompetens som avses i artikel 8.6 och som innehas av den person som förklarats olämplig att leda transportverksamheten inom ett företag inte längre vara giltigt i någon medlemsstat.

Artikel 14
De behöriga myndigheternas beslut samt överklagande

1. De beslut som medlemsstaternas behöriga myndigheter fattar med stöd av denna förordning och som innebär avslag på en ansökan om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter på väg, en indragning eller återkallan av ett befintligt tillstånd eller en olämplighetsförklaring måste vara motiverade.

För sådana beslut skall hänsyn tas till tillgängliga uppgifter om överträdelser som företaget eller en transportansvarig begått i andra medlemsstater och som kan skada företagets goda rykte, samt till all annan information som står till den behöriga myndighetens förfogande.

Myndigheten skall ange vilka åtgärder för återupprättande som är tillämpliga vid indragning av tillstånd eller olämplighetsförklaring.

2. Medlemsstaterna skall se till att de företag som avses i denna förordning har möjlighet att inför oberoende organisationer och instanser, och sedan inför domstol överklaga beslut enligt punkt 1. Ett överklagande, inklusive talan som väcks inför domstol, skall inte ha någon suspensiv verkan.

KAPITEL IV

Förenkling och administrativt samarbete

Artikel 15
Nationella elektroniska register

1. För genomförandet av denna förordning, särskilt artiklarna 10, 11, 12, 13 och 26 skall varje medlemsstat skall föra ett nationellt elektroniskt register över vägtransportföretag som genom en behörig myndighet utsedd av medlemsstaten beviljats tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg. Behandlingen av uppgifterna i detta register sker under kontroll av den offentliga myndighet som utsetts för detta. Det elektroniska registret skall finnas tillgängligt online för alla de i artikel 9 avsedda behöriga myndigheterna i medlemsstaten. Det skall endast vara tillgängligt för andra myndigheter om dessa har vederbörlig behörighet att utföra kontroller av och utdöma påföljder i samband med vägtransporter och tystnadsplikt gäller för deras tjänstemän.

En medlemsstats nationella elektroniska register skall innehålla följande uppgifter:

- a) Företagets namn och rättsliga status.
- b) Adressen till etableringsstället.
- c) Namnet på de transportansvariga som utsetts för att uppfylla villkoret i fråga om gott anseende och yrkesmässig kompetens samt namnet på den rättsliga företrädaren, om denna är en annan.

- d) Typ av tillstånd, antalet fordon som täcks och i förekommande fall gemenskapstillståndets och de bestyrkta kopiornas löpnummer.
 - e) Antal, kategori och typ av allvarliga överträdelser och upprepade mindre överträdelser enligt artikel 6.1 b, som har gett upphov till påföljd under de två senaste åren.
 - f) Namnet på personer som har förklarats olämpliga att leda transportverksamheten inom ett företag under de två senaste åren samt tillämpliga åtgärder för återupprättande.
- 2. Uppgifter rörande ett företag vars tillstånd återkallats eller delvis eller tillfälligt dragits in, eller uppgifter rörande en person som förklarats olämplig att utöva yrket skall stå kvar i registret under två år. Skälen till indragningen eller återkallandet av tillståndet eller till olämplighetsförklaringen skall ingå i uppgifterna.
 - 3. Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att alla uppgifter i det elektroniska registret är uppdaterade och exakta, särskilt de som avses i punkt 2 e och f.
 - 4. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de nationella elektroniska registren sammankopplas på gemenskapsnivå senast den 31 december 2010. Sammankopplingen skall ske på ett sätt som gör att varje medlemsstats behöriga myndighet har tillgång till det elektroniska registret i alla medlemsstater.
 - 5. Vid tillämpning av punkt 4 skall de gemensamma bestämmelserna rörande formatet på de uppgifter som utbyts, rörande de tekniska förfarandena för att automatiskt använda de andra medlemsstaternas elektroniska register antas av kommissionen i enlighet med det samrådsförfarande som avses i artikel 25.2.
 - 6. Kommissionen får vidta alla åtgärder som bidrar till att underlätta genomförandet av punkt 4. Den får skjuta upp det datum som anges i den punkten. Eftersom ett sådant beslut om uppskjutande avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning skall det antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.4.

Artikel 16 *Skydd av personuppgifter*

När det gäller tillämpningen av direktiv 95/46/EG skall medlemsstaterna framför allt tillse följande:

- a) Att alla personer får information när uppgifter som berör dem registreras eller när sådana uppgifter kommer att överlämnas till en tredjepart. Informationen skall ange vilken myndighet som ansvarar för uppgiftsbehandlingen, vilken typ av uppgifter som behandlats och skälen till detta

- b) Att alla personer har rätt att få tillträde till uppgifter som berör dem hos den myndighet som ansvarar för behandlingen av dessa uppgifter. Denna rättighet skall säkerställas utan restriktioner, med skäligena tidsintervall och utan överdrivna tidsfrister eller avgifter, varken för den myndighet som ansvarar för behandlingen av uppgifterna eller för den som begär tillträde till dem.
- c) Att alla personer har rätt till att få uppgifter som berör dem korrigerade, strukna eller låsta om de är ofullständiga eller felaktiga.
- d) Att alla personer, av legitima och tvingande skäl, har rätt att invända mot behandling av uppgifter som berör dem. I fall av motiverad invändning får dessa uppgifter inte längre behandlas.

Artikel 17

Administrativt samarbete mellan medlemsstater

1. När en medlemsstat konstaterar att en överträdelse begåtts av ett företag vars tillstånd utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat och överträdelsens allvar skulle kunna medföra indragning eller återkallande av tillståndet med stöd av denna förordning, skall medlemsstaten meddela den andra medlemsstaten alla uppgifter om överträdelsen som den förfogar över samt om vilka påföljder som utdömts.
2. Medlemsstaterna skall utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbytet av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av denna förordning. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen den nationella kontaktpunktens namn och adress senast den Kommissionen skall upprätta en förteckning över alla kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.
3. Medlemsstater som utbyter information inom ramen för denna förordning skall använda de nationella kontaktpunkter som utses i enlighet med punkt 2.
4. Medlemsstater som utbyter information om överträdelser som avses i artikel 6.2 eller om eventuella transportansvariga som förklarats olämpliga skall följa det förfarande och iaktta de frister som avses i artikel 12.1 i förordning (EG) nr .../.... eller, beroende på omständigheterna, i artikel 23.1 i förordning (EG) nr .../..... Den medlemsstat som mottar ett meddelande om överträdelse från en annan medlemsstat skall föra in den anmälda överträdelsen i sitt nationella elektroniska register.

KAPITEL V

Samordnad bedömning av intyg och andra behörighetsbevis

Artikel 18

Intyg och andra handlingar som styrker gott anseende

1. Om inte annat följer av artikel 10.4 skall den nya etableringsmedlemsstaten vid prövning av frågan om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter på väg som tillräcklig bevisning om gott anseende godta utdrag ur kriminalregistret eller, i avsaknad av ett sådant, en likvärdig handling som är utställd av behörig rättslig eller administrativ myndighet i den eller de medlemsstater där transportföretaget har sitt ursprung, av vilken det framgår att detta krav är uppfyllt.
2. När en medlemsstat ställer vissa krav på sina egna medborgare i fråga om gott anseende och om den handling som avses i punkt 1 inte kan styrka detta, skall medlemsstaten i fråga om medborgare i andra medlemsstater som tillräckligt bevis godta ett intyg som är utfärdat av behörig rättslig eller administrativ myndighet i ursprungsmedlemsstaten eller ursprungsmedlemsstaterna, av vilket det framgår att de ifrågavarande kraven är uppfyllda. Intyget skall endast gälla de särskilda omständigheter som den nya medlemsstaten anser vara relevanta.
3. Om ursprungslandet eller –länderna inte utfärdar en sådan handling som krävs enligt punkterna 1 och 2, kan en sådan handling ersättas av en försäkran under ed eller på heder och samvete av ifrågavarande person inför rättslig eller administrativ myndighet eller, i förekommande fall, inför notarie i vederbörandes ursprungsmedlemsstat, varvid myndigheten eller notarien skall utfärda ett intyg som styrker att denna försäkran avgivits.
4. Handlingar som utfärdats i enlighet med punkterna 1 och 2 skall inte godtas, om de ges in mer än tre månader efter utfärdandet. Detta villkor gäller även för försäkran avgiven enligt punkt 3.

Artikel 19

Intyg avseende ekonomisk kapacitet

Om en medlemsstat kräver att dess medborgare uppfyller vissa villkor avseende ekonomisk kapacitet som kompletterar villkoren i artikel 7, skall denna medlemsstat som tillräckligt bevis för medborgare i andra medlemsstater godta ett intyg utfärdat av en behörig administrativ myndighet i ursprungsmedlemsstaten eller ursprungsmedlemsstaterna, av vilket det framgår att de ifrågavarande villkoren är uppfyllda. Dessa intyg skall endast gälla de särskilda omständigheter som den nya medlemsstaten anser vara relevanta.

Artikel 20
Intyg om yrkesmässig kompetens

1. Medlemsstaterna skall som tillräckligt bevis för yrkesmässig kompetens godta tillstånd som överensstämmer med förlagan i bilaga II och som utfärdats av de myndigheter eller instanser som ackrediterats för detta.
2. Tillstånd som utfärdats före den ..., som bevis på yrkesmässig kompetens i enlighet med de bestämmelser som var i kraft fram till den dagen skall likställas med det intyg vars förlaga ingår i bilaga II och skall erkännas som bevis på yrkesmässig kompetens i alla medlemsstater. Medlemsstaterna kan dock begära en kompletterande handling som styrker att den berörda verksamheten verkligen bedrivits i en medlemsstat under en period på tre år. Denna verksamhet får inte ha upphört mer än fem år innan intyget ges in.

KAPITEL VI

Slutbestämmelser

Artikel 21
Påföljder

1. Medlemsstaterna skall fastställa de påföljder som skall tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, och skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att dessa genomförs. Påföljderna skall vara effektiva, stå i proportion till överträdelsen och vara avskräckande. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen bestämmelser rörande påföljder senast den ..., och senare ändringar skall meddelas snarast möjligt.
2. De påföljder som avses i punkt 1 skall särskilt omfatta tillfällig eller delvis indragning av tillståndet att utöva yrket, återkallan av sådana tillstånd samt olämplighetsförklaring av de transportansvariga inom ett företag. Påföljderna skall också omfatta konfiskering av det fordon som används av ett företag som utför transporter utan sådant tillstånd som föreskrivs i denna förordning.
3. Kommissionen skall upprätta en förteckning över de maximiöverträdelser som medför minst delvis eller tillfällig indragning av tillståndet att utöva yrket, återkallan av detta tillstånd eller en olämplighetsförklaring av de personer som ansvarar för de aktuella transporterna. Denna åtgärd som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 25.3.
4. De överträdelser som avses i artikel 6.2 måste omfattas av ömsesidigt erkännande för att de påföljder som avses i punkt 2 i denna förordning skall träda i kraft.

Artikel 22
Tidigare godkännandes giltighet

Företag som kan intyga att de i en medlemsstat, före vissa datum, enligt nationella bestämmelser beviljats tillstånd att på området för nationella eller internationella transporter yrkesmässigt bedriva gods- eller persontransporter på väg, skall fram till den 1 januari 2012 befrias från skyldigheten att tillhandahålla bevis på att de uppfyller de krav som ställs i artikel 3 d. Följande datum gäller:

- a) Den 1 januari 1975 när det gäller Belgien, Danmark, Tyskland, Frankrike, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna och Förenade kungariket.
- b) Den 1 januari 1981 när det gäller Grekland.
- c) Den 1 januari 1983 när det gäller Spanien och Portugal.
- d) Den 3 oktober 1989 när det gäller f.d. Tyska demokratiska republikens territorium.
- e) 1 januari 1995 när det gäller Österrike, Finland och Sverige.

Artikel 23
Övergångsbestämmelser

Företag som före dagen för denna förordnings ikraftträdande förfogar över ett tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg skall rätta sig efter bestämmelserna i denna förordning senast två år efter nämnda dag.

Artikel 24
Ömsesidigt bistånd

- 1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall driva ett nära samarbete och enas om ömsesidigt bistånd när det gäller tillämpningen av denna förordning. De skall garantera att de upplysningar som utväxlas behandlas konfidentiellt.
- 2. De behöriga myndigheterna skall utväxla information om stränga straffrättsliga påföljder som utdömts och allvarliga överträdelser som begåtts eller om allvarliga och väldefinierade incidenter som riskerar att få konsekvenser för rätten att yrkesmässigt bedriva transporter på väg; informationsutbytet skall ske under iakttagande av tillämpliga bestämmelser på området skydd av personuppgifter.

Artikel 25
Kommitté

- 1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 18.1 i förordning (EG) nr 3821/85⁹.

⁹ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. När det hänvisas till denna punkt skall artikel 5a.1–4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
4. När det hänvisas till denna punkt skall artikel 5a.1–4, artikel 5a.5 b och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

De tidsfrister som avses i artikel 5a.3 c, 5a.4 b och 5a.4 e i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

Artikel 26

Rapporter rörande utövandet av transportyrket

1. Medlemsstaterna skall vartannat år upprätta en verksamhetsrapport avseende de behöriga myndigheterna och översända den till kommissionen. Denna rapport skall innehålla följande:
 - a) En analys av sektorn med avseende på gott anseende, ekonomisk kapacitet och yrkesmässig kompetens.
 - b) Uppgift, per typ och år, om antalet tillstånd som utfärdats, tillfälligt dragits in och återkallats samt om antalet varningar och olämplighetsförklaringar som utfärdats tillsammans med skälen till detta.
 - c) Antalet intyg om yrkesmässig kompetens som utfärdas varje år.
 - d) Statistik över de uppdateringar som görs i de nationella elektroniska registren.
 - e) En analys av informationsutbytet med andra medlemsstater, med uppgift bland annat om det årliga antalet konstaterade överträdelser som meddelats en annan medlemsstat och de svar som tagits emot i enlighet med artikel 17.3, samt det årliga antalet frågor och svar som tagits emot i enlighet med artikel 17.4.
2. Kommissionen skall vartannat år och med utgångspunkt i dessa nationella rapporter upprätta en rapport om utövandet av vägtransportyrket; rapporten skall överlämnas till parlamentet och rådet. I rapporten skall det bland annat ingå en utvärdering av hur informationsutbytet mellan medlemsstaterna fungerar. Rapporten skall offentliggöras samtidigt som den rapport som avses i artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006¹⁰.

¹⁰ EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

Artikel 27
Förteckning över behöriga myndigheter

Varje medlemsstat skall meddela kommissionen en förteckning över de behöriga myndigheter som den utsett för att bevilja tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg, samt en förteckning över de myndigheter eller instanser som ackrediterats för att anordna examensprov. Kommissionen skall sedan offentliggöra en konsoliderad förteckning över alla dessa myndigheter och instanser i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 28
Anmälan av nationella åtgärder

Medlemsstaterna skall så snart som möjligt till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av denna förordning.

Artikel 29
Upphävande

Direktiv 96/26/EG skall upphöra att gälla.

Hänvisningar till det upphävda direktivet skall betraktas som hänvisningar till denna förordning.

Artikel 30
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den [...].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

BILAGA I

I. FÖRTECKNING ÖVER DE ÄMNEN SOM AVSES I ARTIKEL 8

De kunskaper som skall beaktas när yrkesmässig kompetens fastställs av medlemsstaterna skall omfatta åtminstone de ämnen som ingår i denna förteckning, både när det gäller transport på väg av gods och av personer. I dessa ämnen skall sökande vägtransportörer uppnå den nivå i fråga om kunskaper och praktiska färdigheter som krävs för att leda ett transportföretag.

Den lägsta kunskapsnivån, enligt nedan, får inte vara lägre än nivå 3 enligt de utbildningsnivåer som anges i bilagan till rådets beslut 85/368/EEG, det vill säga den nivå som uppnåtts genom fullföljd¹ obligatorisk skolgång, kompletterad med antingen en yrkesutbildning och en kompletterande teknisk utbildning eller med en teknisk skolutbildning eller annan utbildning på sekundärnivå.

A. Avsnitt i civilrätt

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

- 1) känna till de vanligaste avtalsformer som förekommer vid transportverksamhet på väg liksom de rättigheter och skyldigheter som följer av dessa,
- 2) vara i stånd att ingå ett giltigt transportavtal, särskilt såvitt gäller transportvillkoren,

Godstransport på väg

- 3) kunna analysera en reklamation från uppdragsgivaren som avser skada som uppkommit antingen genom förlust av eller skada på godset under transport eller genom försenad leverans samt konsekvenserna av reklamationen på det avtalsmässiga ansvaret,
- 4) känna till de regler och skyldigheter som följer av konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR),

Persontransport på väg

- 5) kunna analysera en reklamation från uppdragsgivaren som avser skada som åsamkats passagerarna eller deras bagage vid en olycka som inträffat under transporten eller rörande skador som beror på försening samt konsekvenserna av reklamationen på det avtalsmässiga ansvaret.

¹ EGT L 199, 31.7.1985, s. 56.

B. Avsnitt i handelsrätt

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

- 1) känna till de krav och formaliteter för att utöva näringsverksamhet liksom näringsidkarens allmänna skyldigheter (registrering, handelsböcker, m.m.) samt följderna av en konkurs,
- 2) ha erforderliga kunskaper om olika former av kommersiella bolag samt om regler för hur bolag bildas och fungerar.

C. Avsnitt i socialrätt

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

- 1) känna till vilken roll de olika sociala institutioner som förekommer inom vägtransportsektorn spelar samt hur de fungerar (fackföreningar, organ för samarbete mellan arbetsgivare och arbetstagare, personalrepresentanter, arbetsinspektörer, m.m.),
- 2) känna till arbetsgivares skyldigheter enligt socialförsäkringslagstiftningen,
- 3) känna till de regler som gäller för de anställningsavtal som tillämpas på olika kategorier av arbetstagare inom vägtransportföretag (avtalsformer, parternas skyldigheter, arbetsvillkor och arbetstid, betald semester, lön, avtalets upphörande, m.m.),
- 4) känna till bestämmelser om förarens kör- och vilotider samt om arbetstid, särskilt bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 561/2006², rådets förordning (EEG) nr 3812/85³, direktiv 2002/15/EG och direktiv 2006/22/EG samt de praktiska tillämpningsföreskrifterna för denna lagstiftning,
- 5) känna till bestämmelserna rörande förarens grundutbildning och fortbildning, särskilt i enlighet med direktiv 2003/59/EG.

D. Avsnitt i skatterätt

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat känna till regler om

- 1) mervärdesskatt på transporttjänster,
- 2) fordonsskatter,

² EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

³ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

- 3) skatt på vissa fordon som används vid godstransport på väg samt vägtull och vägavgifter,
- 4) inkomstskatt.

E. Kommersiell och ekonomisk ledning av ett företag

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

- 1) känna till rättsliga och praktiska bestämmelser om användningen av checkar, växlar, reverser, kreditkort samt andra betalningsmedel och betalningssätt,
- 2) känna till olika kreditformer (bankkrediter, rembursar, borgen, inteckning, leasing, renting, factoring, m.m.) samt de kostnader och förpliktelser som är förbundna med dessa,
- 3) veta vad en balansräkning är, hur den ställs upp och hur den skall tolkas,
- 4) kunna läsa och tolka en resultaträkning,
- 5) kunna analysera företagets finansiella situation och lönsamhet, särskilt med ledning av nyckeltalen,
- 6) kunna upprätta en budget,
- 7) känna till de olika delarna i en kostnadsberäkning (fasta kostnader, rörliga kostnader, arbetande kapital, avskrivningar, m.m.) samt kunna räkna ut detta per fordon, per kilometer, per resa eller per ton,
- 8) kunna upprätta ett organisationsschema över företagets personalstyrka och utarbeta arbetsscheman m.m.,
- 9) känna till grunderna för marknadsundersökning, marknadsföring, säljfrämjande åtgärder när det gäller transporttjänster, upprättande av kundregister, reklam, PR, m.m.,
- 10) känna till de olika slag av försäkringar som förekommer vid vägtransporter (ansvars-, person-, gods- och bagageförsäkringar) och de garantier och skyldigheter som är förbundna med dessa,
- 11) känna till de olika formerna för användningen av telematik på vägtransportområdet,

Godstransport på väg

- 12) kunna tillämpa reglerna för fakturering vid godstransporttjänster på väg samt känna till innebörden och betydelsen av Incoterms,
- 13) känna till olika stödnäringar inom transportområdet, deras roll, funktionssätt samt, i förekommande fall, deras rättsliga ställning,

Persontransport på väg

- 14) kunna tillämpa reglerna för avgifter och prissättning vid offentlig och privat persontransport på väg,
- 15) kunna tillämpa reglerna för fakturering vid persontransport på väg.

F. Tillträde till marknaden

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

- 1) känna till de bestämmelser som gäller vid vägtransporter för annans räkning, för hyra av fordon för yrkestrafik och för anlitande av underleverantörer; den sökande skall särskilt vara bekant med bestämmelserna rörande yrkets offentligrättsliga reglering, tillträde till yrket, tillståndsgivning för vägtransporter inom och utom gemenskapen samt kontroll och sanktioner,
- 2) känna till de bestämmelser som gäller vid upprättandet av ett företag för vägtransporter,
- 3) känna till vilka dokument som erfordras för tillhandahållande av vägtransporter samt kunna utforma kontrollförfaranden för att tillse att riktiga handlingar rörande varje enskild transport, särskilt dokument rörande fordonet, föraren, godset eller bagaget, finns tillgängliga såväl i fordonet som inom företagets lokaler,

Godstransport på väg

- 4) känna till reglerna för organisationen av marknaden för godstransporter på väg, speditorsfirmor och logistik,
- 5) känna till förfarandet vid passerandet av statsgränser, betydelsen av T-dokument och TIR-carneter samt de skyldigheter och det ansvar som följer av användningen av dessa,

Persontransport på väg

- 6) känna till reglerna för organisationen av marknaden för persontransporter på väg,
- 7) känna till reglerna för utbudandet av transporttjänster samt kunna upprätta transportplaner.

G. Tekniska normer och tekniska driftsförhållanden

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

- 1) känna till reglerna rörande fordons vikter och dimensioner inom medlemsstaterna samt förfarandena för sådana särskilda transporter för vilka undantag görs från dessa regler,
- 2) kunna välja fordon och fordonskomponenter (chassi, motor, kraftöverföringssystem, bromssystem, m.m.) efter företagets behov,
- 3) känna till förfarandet vid typgodkännande, registrering och besiktning av dessa fordon,
- 4) kunna bedöma vilka åtgärder som erfordras för att bekämpa luftförorening genom avgaser från motorfordon och för att motverka buller,
- 5) kunna upprätta planer för regelbundet underhåll av fordonen och fordonens utrustning,

Godstransport på väg

- 6) känna till de olika slagen av verktyg och hjälpmedel för godshantering och lastning (billuckor, containrar, lastpallar, m.m.) och kunna upprätta rutiner och föreskrifter för lastning och lossning av gods (viktfördelning, stapling, stuvning, stöttning och kilning, m.m.),
- 7) känna till de olika teknikerna för kombinerade transporter med *piggy-back* och med roll-on roll-off fartyg,
- 8) kunna sätta i verket förfaranden för iakttagande av reglerna rörande transport av farligt gods och avfall, särskilt de regler som följer av rådets direktiv 94/55/EG⁴, rådets direktiv 96/35/EG⁵ och rådets förordning (EEG) nr 259/93⁶,
- 9) kunna upprätta förfaranden för iakttagande av reglerna rörande transport av lättfördärliga livsmedel, särskilt de regler som följer av avtalet om internationella transporter av lättfördärliga livsmedel och om specialutrustning för sådana transporter (ATP),
- 10) kunna vidta erforderliga åtgärder för iakttagande av föreskrifterna om transport av levande djur.

⁴ EGT L 319, 12.12.1994, s. 7.

⁵ EGT L 145, 19.6.1996, s. 10.

⁶ EGT L 30, 6.2.1993, s. 1.

H. Trafiksäkerhet

Gods- och persontransport på väg

Den sökande skall bland annat

- 1) känna till de krav som förarna skall uppfylla (körkort, läkarintyg, intyg om kompetens m.m.),
- 2) kunna vidta åtgärder för att försäkra sig om att förarna iakttar de trafikregler, förbud och begränsningar som gäller inom de olika medlemsstaterna (hastighetsbegränsningar, regler om företräde, uppehåll och parkering, användning av lyktorna, vägskyltning, m.m.),
- 3) kunna utarbeta föreskrifter för förarna om kontroll av säkerhetsnormerna dels rörande transportmaterialets, utrustningens och lastens skick, dels rörande förebyggande åtgärder,
- 4) kunna utarbeta förhållningsregler för olyckshändelser samt vidta lämpliga åtgärder för att undvika att olyckor eller allvarliga trafikförseelser upprepas,
- 5) kunna upprätta nödvändiga förfaranden för att under iakttagande av full säkerhet fastgöra godset och vara förtrogen med tekniken för detta,

Persontransport på väg

- 6) besitta grundläggande kunskaper om vägnätet i medlemsstaterna.

II. UTFORMNING AV EXAMENSPROVET

1. Medlemsstaterna skall anordna ett obligatoriskt skriftligt examensprov som de kan komplettera med ett muntligt examensprov för att kontrollera om de sökande vägtransportörerna besitter kunskaper i de ämnen och på den nivå som anges i punkt I och framför allt om de har förmåga att använda de verktyg och den teknik som behövs och att utföra de verkställande och samordnade arbetsuppgifter som föreskrivs.
 - a) Det obligatoriska skriftliga examensprovet skall bestå av följande två delprov:
 - Skriftliga frågor antingen i form av flervalsfrågor (fyra svarsalternativ) eller frågor med öppna svar eller en kombination av båda frågeformerna.
 - Skriftliga uppgifter/fallstudier.Provtiden skall vara minst två timmar för varje delprov.
 - b) I det fall ett muntligt examensprov anordnas kan medlemsstaterna föreskriva att villkoret för att få delta i detta är godkänt resultat på det skriftliga examensprovet.

2. Om medlemsstaterna även anordnar ett muntligt examensprov skall de för vart och ett av de tre delprover fastställa en viktningsprocent som inte får understiga 25 % och inte överstiga 40 % av antalet möjliga poäng på provet som helhet.

Om medlemsstaterna endast anordnar ett skriftligt examensprov skall de för varje delprov fastställa en viktningsprocent som inte får understiga 40 % och inte överstiga 60 % av antalet möjliga poäng på provet som helhet.

3. De sökande skall sammanlagt för alla delprov uppnå ett genomsnitt på minst 60 % av det totala antalet poäng medan andelen erhållna poäng i varje delprov inte får understiga 50 % av antalet möjliga poäng. En medlemsstat kan endast för ett delprov minska procenttalet från 50 % till 40 %.

BILAGA II

EUROPEISKA GEMENSKAPEN

(Kraftigt beige färgat papper – Format: DIN A4 syntetiskt papper 150g/m² eller mer)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

Landsbeteckning för den berörda medlemsstaten¹

Den ackrediterade myndigheten eller instansens namn²

INTYG OM YRKESMÄSSIG KOMPETENS VID GODS- [PERSON-]TRANSPORT³ PÅ VÄG

Nr.

Härmed
intygas att⁴
född den i

Har följt utbildningen och har godkänt resultat i de skriftliga examensprov (år:; period:)⁵ som anordnats för erhållande av intyg om yrkesmässig kompetens för gods- [person-] transport⁶ på väg i enlighet med förordning (EG) nr. / av den

Detta intyg utgör tillräckligt bevis på den yrkesmässiga kompetens som avses i artikel 20.1 i förordning (EG) nr / av den om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg.

Utfärdat i

den

7

¹ Medlemsstatens landsbeteckning: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tjeckien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (EST) Estland, (GR) Grekland, (E) Spanien, (F) Frankrike, (IRL) Irland, (I) Italien, (CY) Cypern, (LV) Lettland, (LT) Litauen, (L) Luxemburg, (H) Ungern, (NL) Nederländerna, (A) Österrike, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumänien, (SLO) Slovenien, (SK) Slovakien, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

² Myndighet eller instans som av varje medlemsstat i Europeiska gemenskapen i förväg utsetts till att utfärda detta intyg.

³ Stryk det som inte är tillämpligt.

⁴ Förnamn och efternamn; födelseort och födelsedatum.

⁵ Närmare uppgifter om examensprovet.

⁶ Stryk det som inte är tillämpligt.

⁷ Stämpel och underskrift av den behöriga myndighet eller instans som utfärdar intyget.

