



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.5.2007  
KOM(2007) 265 endelig

2007/0099(COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel**

**(omarbejdet)**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2007) 635}

{SEK(2007) 636}

## BEGRUNDELSE

### **1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET**

#### **1.1. Begrundelse og formål**

Direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet med personbefordring ad landevej samt forordningerne om adgang til vejtransportmarkedet, dvs. forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93, forordning (EØF) nr. 684/92 og forordning (EF) nr. 12/98, udgør grundpillerne for det indre marked for vejtransport.

Dette lovgrundlag har muliggjort en ligevægtig udvikling af det indre marked. Direktivet indførte mindstekrav til kvalitet, som skulle være opfyldt for at få adgang til erhvervet, medens de fire forordninger liberaliserede markedet for international godskørsel og lejlighedsvis international personbefordring, fastlagde konkurrencevilkår for international rutekørsel og gav transportvirksomheders adgang til cabotagekørsel i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende. Transportvirksomhederne har udviklet og diversificeret deres ydelser, så de bedre opfylder kundernes behov for "just-in-time"-levering og andre specialiserede ydelser. Sektoren som helhed er nu på vej mod en konsolidering på et konstant ekspanderende marked.

Erfaringen har vist, at visse foranstaltninger i lovrammerne anvendes og håndhæves uensartet, fordi de retlige bestemmelser er uklare eller ukomplette. Dette gælder navnlig lovgivningen om godskørsel, nemlig forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 og direktiv 2006/94/EF (der er en kodificering af Rådets første direktiv af 23. juli 1962). På visse områder må transportvirksomhederne slås med forskellige nationale regler og en vis retsusikkerhed, der kan medføre ekstra omkostninger for dem, når de udfører godskørsel i flere medlemsstater.

Formålet med omarbejdningen af disse retsakter er derfor at tydeliggøre de nuværende regler og at gøre dem lettere at forstå og håndhæve.

#### **1.2. Generel baggrund**

Forordning (EØF) nr. 881/92 giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, adgang til at udføre international godskørsel for fremmed regning, mens Rådets første direktiv fritager en række former for transport for enhver tilladelsesordning. Forordning (EØF) nr. 3118/93 giver virksomheder, der har en fællesskabstilladelse, som er udstedt af én medlemsstat, mulighed for midlertidigt at udføre national godskørsel i en anden medlemsstat. Fællesskabstilladelser kan kun udstedes til virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, og som opfylder mindstekravene til vandel, finansielt grundlag og faglige kvalifikationer i overensstemmelse med direktiv 96/26/EF.

Kommissionen havde i sit lovgivningsprogram for 2006 oplyst, at den agtede at granske reglerne nøjere og om nødvendigt gøre dem enklere, klarere og nemmere at håndhæve. Det fremgår af en række undersøgelser, en offentlig høring og en konsekvensanalyse, at de nuværende bestemmelsers manglende klarhed og ufuldstændighed giver anledning til uoverensstemmelser, problemer i forbindelse med håndhævelsen og unødvendige administrative byrder inden for følgende områder:

- Forordningens dækning af transporter, der udføres af virksomheder fra Fællesskabet, til og fra tredjelande.
- Problemer med den praktiske anvendelse af begrebet midlertidig cabotagekørsel. Trods en fortolkende meddelelse, der blev offentliggjort i 2005 på grundlag af Domstolens definition af "midlertidig" i forbindelse med fri udveksling af tjenesteydelser, er der fortsat problemer, og der er tendens til, at medlemsstaterne anvender regler, der er forskellige, svære at håndhæve eller medfører ekstra administrative byrder.
- Manglende effektivitet i udvekslingen af information medlemsstaterne imellem, selv om det nuværende lovgrundlag allerede indeholder bestemmelser herom. Som følge heraf behøver transportvirksomheder, som driver virksomhed i en anden medlemsstat end den, hvor de er etableret, nærmest ikke at frygte nogen administrative sanktioner, og det kan medføre konkurrenceforvridning mellem disse virksomheder, der måske er mindre tilbøjelige til at overholde reglerne, og andre virksomheder.
- Kontrol dokumenternes forskellige udformning (fællesskabstilladelse, bekræftede kopier heraf og førerattesten), der giver anledning til problemer, når der foretages kontrol på vejene, og ofte medfører et betydeligt tidsspild for transportvirksomhederne.

### **1.3. Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Formålet med forslaget er at revidere og konsolidere forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 og direktiv 2006/94/EF.

### **1.4. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget styrker effektiviteten på det indre marked for godskørsel ved at øge retssikkerheden, nedbringe de administrative omkostninger og skabe mere retfærdige konkurrencevilkår. Det sætter vejtransportkunderne, og dermed økonomien som helhed, eftersom vejtransport spiller en central rolle i forsynings- og distributions-kæden i den europæiske industri, i stand til at høste større fordele af det indre marked. Følgelig bidrager forslaget til, at målene for Lissabon-strategien nås, idet det vil styrke Europa konkurrenceevne.

Den nye forordning bidrager indirekte til en forbedret trafiksikkerhed i form af en strengere overvågning af transportvirksomheder, der opererer i flere medlemsstater.

Forslaget er et led i programmet om "bedre lovgivning" og er i overensstemmelse med Kommissionens intentioner om at forenkle og ajourføre fællesskabsretten. Der er lagt særlig vægt på at forenkle reglerne og skabe bedre sammenhæng mellem på den ene side bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 881/92 og forordning (EØF) nr. 3118/93 og på den anden side bestemmelserne i forslaget om omarbejdning af direktiv 96/26/EF, der fastlægger de grundlæggende betingelser for at få adgang til erhvervet og for overvågning heraf.

## 2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

### 2.1. Høring af interesserede parter

#### *Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil*

Før udarbejdelsen af dette forslag blev der afholdt en offentlig høring for at indhente flest mulige bemærkninger og forslag fra de berørte enkeltpersoner og organisationer. Høringen blev gennemført i fællesskab med en høring om adgang til erhvervet, og der blev anvendt et spørgeskema, som blev offentliggjort på Internettet og sendt til alle organisationer, som på nationalt eller europæisk niveau repræsenterer de vigtigste interesseparter.

Kommissionen modtog 67 bidrag fra nationale myndigheder, internationale og nationale sammenslutninger af vejtransportvirksomheder, brugere, medarbejdere og enkeltvirksomheder. Kommissionen drøftede de vigtigste punkter, der ændres ved omarbejdningen, som led i den sociale dialog med arbejdsmarkedets parter den 5. september 2006. Den 7. november 2006 blev der afholdt et konsultationsmøde med interesseparterne i Bruxelles, hvori deltog delegationer fra 42 brancheorganisationer og 37 observatører fra nationale myndigheder.

#### *Sammenfatning af de indkomne bidrag og hvordan der er taget hensyn til dem*

Respondenterne mente generelt, at der er behov for yderligere forenkling og afklaring af de nuværende lovrammer for vejtransportområdet. Et punkt, som blev fremhævet gentagne gange, var behovet for at gøre de nuværende regler, herunder navnlig reglerne for adgang til markedet for godskørsel, lettere at håndhæve på en effektiv måde. Andre konklusioner, som klart fremgik af høringen:

- Godstransport og passagerbefordring ad vej bør fortsat reguleres ved hjælp af to særskilte regelsæt. Der er tale om to forskellige typer transport, og interesseparterne føler ikke, at de har tilstrækkeligt til fælles til at kunne dækkes af én retsakt.
- Der er så godt som fuld enighed blandt interesseparterne om, at der er behov for en enkel og klar definition af cabotagekørsel, der er nem at håndhæve. Hvad angår den konkrete løsning er svarene – ikke overraskede – ret forskellige. Der lader dog til at være bred støtte til, at der gives mulighed for cabotagekørsel i forbindelse med international transport, så transportvirksomhederne undgår kørsel uden last.
- Mange bidrag påpegede, at der er behov for at anvende de nuværende regler korrekt og håndhæve dem ordentligt. Der burde være et bedre samarbejde mellem nationale håndhævelsesorganer, og det forudsætter etableringen af et EU-register over godkendte transportvirksomheder eller en database over indehavere af tilladelser.
- Der var også klar støtte til yderligere standardisering af modellerne for fællesskabstilladelser, bekræftede kopier og førerattester.

Sammenfatningen af de indkomne bidrag til den offentlige høring, de enkelte bidrag i deres helhed og rapporten fra mødet den 7. november 2006 findes på følgende internetadresse:

[http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm).

## 2.2. Ekspertbistand

Interessepartshøringen blev fulgt af en uafhængig ekspert, professor Brian Bayliss, medformand for et undersøgelsesudvalg, som i juli 1994 udarbejdede en omfattende statusrapport om gennemførelsen af det indre marked for vejtransport og det arbejde, der endnu skulle gøres.

## 2.3. Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen, som blev udarbejdet i forbindelse med dette forslag, dækker både omarbejdning af reglerne for adgang til erhvervet og reglerne om adgang til markedet, da der er meget nære forbindelser og overlap mellem disse to sæt regler.

Konsekvensanalysen bygger på forskellige undersøgelser, der er gennemført i 2004, 2005 og 2006<sup>1</sup>. Den er udarbejdet af en ekstern konsulent. For at sikre, at forslaget til omarbejdning tog hensyn til resultaterne, blev der givet kontinuerlig feedback under udarbejdelsen af konsekvensanalysen. Princippet om proportionel analyse er anvendt, og analysen har været fokuseret på de væsentligste og de distributive virkninger.

Fem forskellige strategier er blevet evalueret:

1. Med strategien "ingen ændringer" bevares den nuværende lovgivning uændret, og de problemer, som blev opridset i begyndelsen af dokumentet fortsætter og vil i sidste ende forværres.
2. Vælges "teknisk forenkling uden retlige ændringer", sker der kun en sammensmeltning af de nuværende to forordninger og direktivet. Denne løsning vil være meget nem at gennemføre, men den vil ikke løse problemet med den uklare definition af cabotagekørsel og de forskellige nationale regler. Den eneste væsentlige ændring vil være en standardisering af visse kontroldokumenter. De administrative omkostninger vil blive reduceret en smule, men de vigtigste problemer, der er omhandlet i begyndelsen af dette dokument, vil fortsat bestå.
3. "Harmonisering" vil bidrage til mere retfærdige konkurrencevilkår, give en forbedret overholdelse af vejtransportreglerne og højne det gennemsnitlige niveau for faglige kvalifikationer i sektoren. Denne mulighed vil give en klar definition af cabotagekørsel, der er nem at håndhæve, og stærkt forbedrede regler om overholdelse og håndhævelse. De administrative omkostninger vil forblive stort set uændrede, men omkostningerne ved håndhævelsen vil kunne nedbringes på længere sigt. Den mulighed vil sandsynligvis have bred opbakning.
4. "Højere kvalitetsnormer" ville højne det gennemsnitlige niveau for faglige kvalifikationer i sektoren og forbedre dens finansielle kapacitet. På langt sigt ville de føre til mere effektive virksomheder til gavn for hele økonomien. På kort sigt betyder denne strategi yderligere omkostninger, som vil være til ulempe for meget små virksomheder og enkeltmandsvirksomheder. Denne strategi er mere kontroversiel.

---

<sup>1</sup> Der blev gennemført undersøgelser vedrørende henholdsvis førerattester (ECORYS), cabotagekørsel (COWI), adgang til erhvervet og arbejdstidsdirektivet (TNO).

5. Strategien "liberalisering" vil cabotagekørsel blive næsten fuldt liberaliseret. Dette vil kunne nedbringe transportomkostningerne på kort sigt, men vil ikke nødvendigvis forbedre effektiviteten i transportsektoren, medmindre der først sker en yderligere harmonisering, navnlig på det sociale og det afgiftsmæssige område. Og hvis ikke kvalitetsnormerne harmoniseres først, så niveauet højnes (dvs. gennemførelse af strategi 4), kan det skubbe mere effektive transportvirksomheder ud af markedet. På langt sigt vil den samlede virkning på markedets effektivitet være neutral eller endda negativ. Denne strategi vil medføre tab af arbejdspladser i visse lande. Der er tale om vidtrækkende konsekvenser, som forudsætter en mere grundig analyse, der går ud over rammerne for den nuværende forenkling af lovgivningen.

I lyset af disse resultater bygger dette forslag på strategi 3, "harmonisering". Forslaget ledsages af sammenfatningen af konsekvensanalysen og den fuldstændige konsekvensanalyse. Konsekvensanalysen viser, at nærværende forordning i sammenhæng med de andre to forordninger, som foreslås på samme tid (buskørsel og adgang til erhvervet) vil mindske konkurrenceforvridningen, øge overholdelsen af sociale og trafikikkerhedsmæssige regler og give medlemsstaterne mulighed for at nedbringe de administrative omkostninger med op til 190 mio. EUR pr. år.

### **3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER**

#### **3.1. Resumé af forslaget**

Dette forslag konsoliderer og sammensmelter de to forordninger om adgang til vejtransportmarkedet og Rådets første direktiv, der fritager visse former for transport for enhver tilladelsesordning. Det afklarer de gældende retlige bestemmelser og supplerer dem på visse punkter for at styrke den overordnede sammenhæng og sikre en effektiv anvendelse af reglerne. Der indføres følgende væsentlige ændringer:

- En enkel og klar definition af "cabotagekørsel", ifølge hvilken der er mulighed for inden for syv dage efter en international transport at udføre op til tre cabotagekørsler. Transportvirksomheden skal i køretøjet medbringe dokumentation for dato og sted for ankomst og afrejse, f.eks. fragtbreve.
- En forenklet og standardiseret udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten, for at mindske den administrative byrde og forsinkelser, navnlig i forbindelse med kontrol på vejene.
- Forbedrede retlige bestemmelser, som forpligter en medlemsstat til at handle, når den opfordres til det af en anden medlemsstat, i tilfælde hvor en transportvirksomhed, som den pågældende medlemsstat har givet en fællesskabstilladelse, overtræder reglerne i etableringsmedlemsstaten eller en anden medlemsstat. Der bør i sådanne tilfælde som mindst gives en advarsel. Der iværksættes forbedrede procedurer for kommunikation mellem medlemsstaterne ved hjælp af de kontaktpunkter, som etableres i henhold til den nye forordning om adgang til vejtransporterhvervet.

#### **3.2. Retsgrundlag**

Forslaget til forordning, der ophæver forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 og Rådets første direktiv af 23. juli 1962, er baseret på artikel 71 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

### **3.3. Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse for så vidt, at forslaget ikke er underlagt Fællesskabets enekompetence.

Hovedmålet med forslaget er at tydeliggøre de gældende fællesskabsregler, og det kan derfor ikke nås af medlemsstaterne alene. Herudover søger forslaget at forbedre den nuværende informationsudveksling mellem medlemsstater, som ikke kan nås af en medlemsstat alene og kun kan nås begrænset af medlemsstaterne ved bilaterale aftaler.

Der er derfor behov for et fællesskabsinitiativ, idet ingen medlemsstat eller gruppe af medlemsstater på tilstrækkelig vis kan løse de konstaterede problemer. Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

### **3.4. Proportionalitetsprincippet**

Forslaget går ikke ud over, hvad der kræves for at nå målet og er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

- Forslaget handler om international transport, hvor der kræves forskrifter, som giver mulighed for en ensartet anvendelse og loyal konkurrence
- I tilfælde af alvorlige eller gentagne mindre overtrædelser pålægger forslaget medlemsstaterne at give en advarsel, men overlader det til medlemsstaternes skøn, hvorvidt fællesskabstilladelser, bekræftede kopier eller førerattester bør inddrages.

### **3.5. Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Det foreslåede reguleringsmiddel er en forordning, fordi

- 1) omarbejdningen vedrører områder, der i forvejen er omfattet af forordninger, og
- 2) Kommissionens forsøg i 2005 på at afklare de eksisterende regler for cabotagekørsel ved hjælp af en meddelelse i stedet for en retsakt ikke har været tilstrækkeligt til at tydeliggøre den midlertidige karakter af cabotagekørsel.

## **4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen indflydelse på Fællesskabets budget.

## **5. YDERLIGERE OPLYSNINGER**

### **5.1. Forenkling**

Forslaget bidrager til forenklingen af fællesskabsretten. Det er opført i Kommissionens program for ajourføring og forenkling af fællesskabsretten og i Kommissionens lovgivnings- og arbejdsprogram under referencenummer 2006/TREN/ 42.

I forslaget er forældede foranstaltninger slettet og i videst muligt omfang er indhold, præsentation og formuleringer blevet gennemgået med sigte på at gøre dem lettere at forstå og undgå, at de kan fortolkes på flere måder.

Dette forslag er i overensstemmelse med den interinstitutionelle aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter. Det er udarbejdet på grundlag af en indledende konsolidering af teksten, som Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer har udført ved hjælp af et edb-program. I tilfælde, hvor artikler har fået nyt nummer, fremgår sammenhængen mellem den nye og den gamle nummerering af sammenligningstabellen i bilag III til den omarbejdede forordning.

## **5.2. Ophævelse af gældende retsfor skrifter**

Hvis forslaget vedtages, medfører det ophævelse af forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 samt direktiv 2006/94/EF, der er en kodificering af Rådets første direktiv af 23. juli 1962.

## **5.3. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne omfattet af EØS-aftalen og bør derfor udstrækkes til at gælde i hele EØS.

## **5.4. Nærmere redegørelse for forslagens enkelte kapitler og/eller artikler**

Forslaget konsoliderer og sammensmelter de to forordninger om adgang til vejtransportmarkedet, dvs. forordning (EØF) nr. 881/92 og forordning (EØF) nr. 3118/93 samt Rådets første direktiv, der fritager visse former for transport for enhver tilladelsesordning. Det afklarer de gældende retlige bestemmelser og supplerer dem på visse punkter for at styrke den overordnede sammenhæng og sikre en effektiv anvendelse af reglerne.

Der indføres følgende væsentlige ændringer:

### *Afklaring af anvendelsesområde, definitioner og principper*

*Artikel 1* afklarer anvendelsesområdet. Forordningen gælder for al international godskørsel på Fællesskabets område, herunder til og fra tredjelande, og for national godskørsel, som midlertidigt udføres af en transportvirksomhed, der ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat ("cabotage"). Artikel 1 bestemmer for international godskørsel til eller fra et tredjeland, at så længe der ikke foreligger en aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland, gælder forordningen ikke for den strækning, der køres i den medlemsstat, hvor læsning eller aflæsning finder sted. Forordningen gælder dog i en medlemsstat, som er transitland.

Kun visse klart afgrænsede, forretningsmæssigt irrelevante transporter er ikke omfattet af forordningen.

*Artikel 2* indfører bl.a. to nye definitioner: "ikke-hjemmehørende transportvirksomhed" og "alvorlig overtrædelse eller mindre og gentagne overtrædelser".

### *Fællesskabstilladelse og førerattest*

*Artikel 4* indeholder nye bestemmelser med en mere præcis angivelse af, hvordan fællesskabstilladelsen skal udformes. *Artikel 5* gør det samme for førerattestens vedkommende. Modellerne for disse dokumenter findes i bilag I og II. Det fastsættes, at Kommissionen kan tilpasse modellerne til den tekniske udvikling efter forskriftsproceduren med kontrol som fastlagt i afgørelse 1999/468/EF.



### *Definition og kontrol af cabotagekørsel*

*Artikel 8* indeholder en ny definition af cabotagekørsel, der mere detaljeret beskriver princippet om, at cabotagekørsel sker på et midlertidigt grundlag. Den midlertidige karakter tydeliggøres ved, at både antallet af cabotagekørsler og den periode, inden for hvilken disse skal udføres, begrænses. Transportvirksomheder har ret til at udføre op til tre cabotagekørsler i tilslutning til en international transport inden for syv dage efter, at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret.

Det er lettere for myndighederne at kontrollere, om en cabotagekørsel er lovlig, hvis de har adgang til CMR-fragtbrevet, der indeholder datoen for læsning og aflæsning for en international transport. Af fuldstændighedshensyn fastsætter artikel 8 derfor, hvilke oplysninger der skal være til rådighed i køretøjet, ud fra den viden, at de nødvendige data findes i CMR-fragtbrevet, der anvendes ved al international transport. Denne definition gør det muligt for en effektiv transportvirksomhed, der udfører jævnlig international transport, at optimere læsningen af sine køretøjer og minimere antallet af kørsler uden last.

Artikel 8 hindrer ikke medlemsstaterne i at give transportvirksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, yderligere adgang til deres nationale marked for godskørsel i overensstemmelse med deres nationale lovgivning.

Bestemmelsen i artikel 8 i forordning 3118/93 om beskyttelsesforanstaltninger i tilfælde af forstyrrelser af et nationalt transportmarked medtages ikke i den nye omarbejdede forordning. Bestemmelsen er aldrig blevet brugt siden åbningen af de nationale markeder for cabotage den 1. januar 1994 og kan derfor anses for overflødig.

### *Samarbejde mellem medlemsstaterne*

Selv om de nuværende regler allerede fastsætter, at medlemsstaterne gensidigt bistår hinanden, har praksis vist, at samarbejdet aldrig er udviklet fuldt ud. Overtrædelser begået af transportvirksomheder uden for etableringsmedlemsstaten er kun i enkelte tilfælde blevet meddelt af den medlemsstat, hvor overtrædelserne har fundet sted, og har næsten aldrig ført til sanktioner i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret.

Med sigte på at styrke og lette udvekslingen af oplysninger mellem nationale myndigheder pålægger *artikel 10* medlemsstaterne at udveksle oplysninger via de nationale kontaktpunkter, der etableres i henhold til forordningen om adgang til vejtransporterhvervet. Kontaktpunkterne er udpegede administrative organer eller myndigheder, som varetager informationsudvekslingen med deres modparter i de andre medlemsstater. *Artikel 13* bestemmer desuden, at medlemsstaterne i deres nationale register over vejtransportvirksomheder skal registrere alle alvorlige overtrædelser og gentagne mindre overtrædelser, som begås af deres egne transportvirksomheder, og som har medført sanktioner.

### *Inddragelse af fællesskabstilladelsen og udveksling af oplysninger*

Der er to måder at gøre medlemsstaternes nuværende overvågnings- og kontrolsystemer lidt mere ensartede på. Den første er, at medlemsstaterne bemyndiges til at pålægge transportvirksomheder fra andre medlemsstater, som færdes på deres område, afskrækkende sanktioner, f.eks. ved at inddrage den gensidige anerkendelse af fællesskabstilladelsen. Denne mulighed kunne dog føre til diskrimination fra kontrolmyndighedernes side og er måske ikke

forenelig med principperne om fri bevægelighed. Den anden måde er at give de nationale myndigheder, som varetager udstedelse og inddragelse af fællesskabstilladelsen, flere beføjelser og midler. Det nuværende forslag i sammenhæng med ændringen af direktiv 96/26/EF følger den sidstnævnte fremgangsmåde.

*Artikel 11* indfører derfor en forpligtelse for de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor en transportvirksomhed er etableret, til at give virksomheden en advarsel, når den begår en alvorlig overtrædelse eller mindre og gentagne overtrædelser af Fællesskabets vejtransportlovgivning. Denne forpligtelse gælder også, hvis transportvirksomheden har begået overtrædelsen i en anden medlemsstat. Herudover afklarer artikel 11, stk. 1, de sanktioner, som en medlemsstat kan pålægge de transportvirksomheder, der er etableret på dens område, nemlig hel eller delvis inddragelse af bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen, selve fællesskabstilladelsen eller førerattesten. Det gøres tydeligt, at en medlemsstat også kan diskvalificere en transportvirksomheds transportleder, enten midlertidigt eller permanent.

*Artikel 12* indfører en ny procedure, som medlemsstaterne skal følge, når de konstaterer en overtrædelse, der er begået af en transportvirksomhed, som ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat. Medlemsstaten har en måned til at meddele oplysningerne i et standardformat. Den kan anmode medlemsstaten, hvor transportvirksomheden er etableret, om at pålægge administrative sanktioner. Medlemsstaten, hvor transportvirksomheden er etableret, har tre måneder til at underrette den anden medlemsstat om opfølgningen af dennes anmodning.

### *Bilag*

Der foreslås en række ændringer i modellerne for henholdsvis fællesskabstilladelse og førerattest i forordningens bilag I og II. Ændringerne burde være med til at standardisere disse kontroldokumenter og gøre dem mere letlæselige. Desuden er teksten i dokumenterne tilpasset, så den afspejler de normative ændringer i den nye forordning.

### *Uændrede bestemmelser*

Følgende bestemmelser er i det væsentlige uændret, men der kan være visse tekniske tilpasninger:

Forordning 881/92: artikel 3 og 7. Forordning 3118/93: ingen.

↓ 881/92  
⇒ nyt

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

~~om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder~~

↓ 3118/93

~~om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende~~

↓ nyt

~~om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel~~

↓ 3118/93 (tilpasset)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel ~~75~~ 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

<sup>1</sup> EUT C [...] af [...] s. [...].

<sup>2</sup> EUT C [...] af [...] s. [...].

<sup>3</sup> EUT C [...] af [...] s. [...].

<sup>4</sup> EUT C [...] af [...] s. [...].

---

↓ nyt

- (1) Der skal foretages en række væsentlige ændringer i Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder<sup>5</sup>, i Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende<sup>6</sup>, og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/94/EF af 12. december 2006 om fælles regler for visse former for vejgodstransport<sup>7</sup>. Af klarhedshensyn bør de to forordninger og direktivet omarbejdes.

---

↓ 881/92, betragtning 1 (tilpasset)

- (2) Indførelsen af en fælles transportpolitik indebærer bl.a. fastsættelse af fælles regler om adgang til markedet for international ~~vejgodstransport~~ godskørsel på Fællesskabets område  samt fastsættelse af betingelser for transportvirksomheders adgang til at udføre ~~intern vejgodstransport~~ national godskørsel i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende . Disse regler bør udformes på en måde, så de bidrager til ~~gennemførelsen af det~~  et velfungerende  indre marked på transportområdet.

---

↓ 3118/93, betragtning 1  
(tilpasset)

~~Vedtagelsen af en fælles transportpolitik indebærer i henhold til traktatens artikel 75, stk. 1, litra b), bl.a. fastsættelse af betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende;~~

---

↓ 881/92, betragtning 2

- (3) En sådan ensartet ordning for adgang til markedet indebærer ligeledes, at der indføres fri udveksling af tjenesteydelser gennem fjernelse af alle de begrænsninger for tjenesteydere, der er begrundet i de pågældendes nationalitet eller i det forhold, at de er etableret i en anden medlemsstat end den, hvor tjenesteydelsen skal leveres.

---

<sup>5</sup> EFT L 95 af 9.4.1992, s. 1 Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 484/2002 (EFT L 76 af 19.3.2002, s. 1).

<sup>6</sup> EFT L 279 af 12.11.1993, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 484/2002.

<sup>7</sup> EUT L 374 af 27.12.2006, s. 5.

---

↓ nyt

- (4) For at sikre et sammenhængende regelsæt for international godskørsel i hele Fællesskabet, bør denne forordning gælde for al international godskørsel på Fællesskabets område. Godskørsel fra medlemsstaterne til tredjelande er stadig i vid udstrækning underkastet bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne og de pågældende tredjelande. Derfor bør forordningen ikke gælde for den strækning, der tilbagelægges i den medlemsstat, hvor der sker læsning eller aflæsning, før der er indgået de nødvendige aftaler mellem Fællesskabet og de berørte tredjelande. Den bør dog gælde for transitmedlemsstaters område.

---

↓ 881/92, betragtning 3 (tilpasset)

~~for så vidt angår transport fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt skal bestemmelserne om fri udveksling af tjenesteydelser på den strækning, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor læsning eller aflæsning finder sted, først finde anvendelse, når der er indgået passende aftaler med de berørte tredjelande, eller når sådanne aftaler er blevet tilpasset med henblik på at sikre overholdelsen af princippet om, at der ikke må ske forskelsbehandling, og at EF-transportvirksomhederne skal have lige konkurrencevilkår;~~

---

↓ 881/92, betragtning 4 (tilpasset)

~~som følge af Domstolens dom af 22. maj 1985 i sag 13/83 samt de konklusioner, der den 28. og 29. juni 1985 blev vedtaget af Det Europæiske Råd om Kommissionens meddelelse om gennemførelsen af det indre marked, vedtog Rådet den 21. juni 1988 forordning (EØF) nr. 1841/88 om ændring af forordning (EØF) nr. 3164/76 om adgang til markedet for international vejgodstransport<sup>8</sup>;~~

---

↓ 881/92, betragtning 5 (tilpasset)

~~i henhold til artikel 4a i forordning (EØF) nr. 3164/76, indsat ved forordning (EØF) nr. 1841/88, skal fællesskabskontingenterne, de bilaterale kontingenter mellem medlemsstaterne og kontingenterne for vejgodstransport i transit til og fra tredjelande ophæves fra den 1. januar 1993 for den transport, der omhandles i nævnte artikel, og der skal indføres en ordning for adgang til markedet uden kvantitative begrænsninger, men baseret på visse kvalitative kriterier, som vejgodstransportvirksomhederne skal opfylde;~~

---

<sup>8</sup> EFT L 357 af 29. 12. 1976, s. 1. Forordningen er senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3914/90 (EFT nr. L 375 af 31. 12. 1990, s. 7).

---

↓ 881/92, betragtning 6 (tilpasset)

~~disse kvalitative kriterier fastsættes navnlig i Rådets direktiv 74/561/EØF af 12. november 1974 om adgang til erhvervet med godstransport ad landevej i indenlandsk og international transport<sup>9</sup>;~~

---

↓ 881/92, betragtning 7 (tilpasset)

~~i henhold til artikel 4b i forordning (EØF) nr. 3164/76, indsat ved forordning (EØF) nr. 1841/88, er Rådet forpligtet til at vedtage de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af nævnte artikel 4a;~~

---

↓ 3118/93, betragtning 2  
(tilpasset)

~~nævnte bestemmelse omfatter fjernelse af enhver restriktion over for den virksomhed, der udfører tjenesteydelsen, på grundlag af nationalitet eller som følge af, at virksomheden er etableret i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor tjenesteydelsen skal udføres;~~

---

↓ 3118/93, betragtning 3  
(tilpasset)

~~for at sikre en smidig og gnidningsløs iværksættelse af nævnte bestemmelse bør der indføres en overgangsordning for cabotagekørsel, inden den endelige ordning tages i anvendelse;~~

---

↓ 881/92, betragtning 9  
(tilpasset);  
→ 2006/94, betragtning 4  
(tilpasset)

- (5) ~~for øjeblikket er en række~~  Visse  former for transport ~~er i henhold til Rådets første direktiv af 23. juli 1962 om indførelse af fælles regler for visse former for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne~~  direktiv 2006/94/EF  fritaget for enhver ordning med  fra kravet om fællesskabstilladelse og andre former for transporttilladelse.  kontingenter og tilladelser som  Som  led i den nye organisering af markedet, som ~~indføres~~  fastsættes  ved denne forordning, bør der for nogle af de pågældende former for transport på grund af deres særlige egenart bibeholdes en ordning med fritagelse for fællesskabstilladelsen og for enhver anden transporttilladelse.

---

<sup>9</sup> ~~EFT L 308 af 19. 11. 1974, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 3572/90 (EFT nr. L 353 af 17. 12. 1990, s. 12).~~

---

↓ nyt

- (6) I henhold til direktiv 2006/94/EF er godskørsel med køretøjer med en størst tilladt totalvægt på mellem 3,5 tons og 6 tons fritaget for kravet om fællesskabstilladelse. Fællesskabsreglerne for gods- og buskørsel gælder imidlertid generelt for køretøjer på 3,5 tons og derover. Bestemmelserne i nærværende forordning bør derfor bringes i overensstemmelse med det almindelige anvendelsesområde for Fællesskabets regler for vejtransport, således at de kun indeholder en fritagelse for køretøjer med en størst tilladt totalvægt på under 3,5 tons.

---

↓ 881/92, betragtning 8 (tilpasset)  
⇒ nyt

- (7) ~~for så vidt angår den nærmere udformning af ordningen for markedsadgang bør der for  Til  udførelse af international veigodstransport godskørsel bør der gælde en ordning med udstedelse af  kræves en  ikke-kontingenterede fællesskabstilladelse;~~ ⇒ Transportvirksomheder bør pålægges en forpligtelse til at opbevare en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen i hvert af deres køretøjer for at gøre det lettere for myndighederne at foretage en effektiv kontrol, især for myndigheder uden for den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret. I dette øjemed er det nødvendigt at fastlægge mere detaljerede specifikationer for fællesskabstilladelsens og de bekræftede kopiers format og andre kendetegn. ⇐

---

↓ 881/92, betragtning 10  
(tilpasset)

- (8) ~~det er nødvendigt at fastlægge  Der bør fastsættes  betingelserne for udstedelse og inddragelse af disse tilladelser  tilbagekaldelse af fællesskabstilladelser  samt fastlægges, hvilke former for transport de omfatter, deres gyldighedsperiode og betingelserne for deres anvendelse — hvor længe de er gyldige, og hvilke nærmere betingelser der gælder for deres brug.~~

---

↓ nyt

- (9) Der bør også udfærdiges en førerattest, så medlemsstaterne kan kontrollere, om førere fra tredjelande er lovligt beskæftiget af eller stillet til rådighed for den transportvirksomhed, der er ansvarlig for en given transport.

---

↓ 3118/93, betragtning 4  
(tilpasset)  
⇒ nyt

- (10) ~~kan~~ Transportvirksomheder, der har en fællesskabstilladelse som omhandlet i ~~Rådets~~ denne forordning, ~~(EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for~~ ~~vejsgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller~~ ~~gennem en eller flere medlemsstats områder<sup>10</sup>, eller~~  og  transportvirksomheder, som har ret til at udføre visse kategorier af international transport, ~~kan få~~ ⇒ bør have ⇐ adgang til ~~cabotagekørsel~~  at udføre national transport i en medlemsstat, hvor de ikke har hjemsted eller andet forretningssted .

---

↓ 3118/93, betragtning 5  
(tilpasset)

~~med overgangsordningen bør der indføres et gradvis stigende kontingent for~~ ~~fællesskabstilladelser til cabotagekørsel;~~

---

↓ 3118/93, betragtning 6  
(tilpasset)

~~der bør fastsættes betingelser for udstedelse og anvendelse af disse tilladelser til~~ ~~cabotagekørsel;~~

---

↓ 3118/93, betragtning 7  
(tilpasset)

~~de bestemmelser, der i værtslandet skal gælde for cabotagekørsel, bør fastsættes;~~

---

↓ 3118/93, betragtning 8  
(tilpasset)

~~der bør indføres bestemmelser, der giver mulighed for at gribe ind på markedet for de~~ ~~pågældende transporter i tilfælde af alvorlige forstyrrelser, der må med henblik herpå~~ ~~fastlægges en tilpasset beslutningsprocedure og indsamles de nødvendige statistiske~~ ~~oplysninger;~~

---

<sup>10</sup> EFT L 95 af 9. 4. 1992, s. 1.



---

↓ nyt

- (11) Tidligere blev der givet en tidsbegrænset tilladelse til sådanne nationale transportere. I praksis har det været vanskeligt at afgøre, hvilke transportere der var tilladt. Der er derfor brug for klare regler, der er lette at håndhæve.

---

↓ nyt

- (12) Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser<sup>11</sup> finder anvendelse, når en transportvirksomhed med henblik på cabotagekørsel udstationerer arbejdstagere, der har et ansættelsesforhold til virksomheden, i en anden medlemsstat end den, hvor de normalt er beskæftiget.

---

↓ 2006/94, betragtning 1  
(tilpasset)

~~Rådets første direktiv af 23. juli 1962 om fastsættelse af visse regler for den internationale transport (erhvervsmæssig godstransport ad landevej) er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Direktivet bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.~~

---

↓ 2006/94, betragtning 2  
(tilpasset)

~~En fælles transportpolitik indebærer bl.a. fastsættelse af fælles regler for den internationale godstransport ad landevej til eller fra en medlemsstats område eller for transitkørsel gennem en eller flere medlemsstats områder. Disse regler bør udformes på en måde, så de bidrager til et velfungerende indre marked på transportområdet.~~

---

↓ 2006/94, betragtning 3  
(tilpasset)

~~Det er nødvendigt at sikre en gradvis udvidelse af den internationale godstransport ad landevej under hensyntagen til, hvad udviklingen af samhandlen og samferdslen inden for Fællesskabet kræver~~

---

<sup>11</sup> EUT L 18 af 21.1.1997, s. 1.

---

↓ 2006/94, betragtning 4  
(tilpasset)

~~En række former for transport er fritaget for enhver ordning med kontingenter og transporttilladelser. Som led i organiseringen af markedet, indført ved Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder, bør der for nogle af de pågældende former for transport på grund af deres egenart, bibeholdes en ordning med fritagelse for fællesskabstilladelsen og for enhver anden transporttilladelse.~~

---

↓ 2006/94, betragtning 5  
(tilpasset)

~~Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag II, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og anvendelse af direktiverne;~~

---

↓ 3118/93, betragtning 9  
(tilpasset)

(13) Medlemsstaterne bør yde hinanden gensidig bistand med henblik på tilfredsstillende ~~gennemførelse af den indførte ordning~~  anvendelse af denne forordning. ; navnlig for så vidt angår sanktioner, der skal finde anvendelse i tilfælde af ~~overtrædelser, sanktionerne må ikke være diskriminerende og skal stå i forhold til overtrædelsernes art; det skal være muligt at indbringe spørgsmålet for domstolene;~~

---

↓ nyt

(14) De administrative formaliteter bør begrænses mest muligt, uden at den kontrol og de sanktioner, som kan sikre en korrekt anvendelse og effektiv håndhævelse af denne forordning, dog opgives. Med henblik herpå bør de eksisterende bestemmelser om inddragelse af fællesskabstilladelsen gøres klarere og styrkes. De nuværende bestemmelser bør tilpasses, så alvorlige overtrædelser eller mindre og gentagne overtrædelser, der begås i en anden medlemsstat end etableringsmedlemsstaten, kan straffes effektivt. Sanktionerne bør ikke være diskriminerende og bør stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed. Der bør være mulighed for at indbringe afgørelser om sanktioner til prøvelse for en højere instans.

(15) Medlemsstaterne bør indføre alle alvorlige overtrædelser samt mindre og gentagne overtrædelser, der er begået af transportvirksomhederne, og som har medført sanktioner, i deres nationale register over transportvirksomheder.

- (16) For at styrke og lette udvekslingen af oplysninger mellem de nationale myndigheder bør medlemsstaterne udveksle relevante oplysninger mellem de nationale kontaktpunkter, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. XX af [dato] [om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet]<sup>12</sup>.
- (17) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>13</sup>.
- (18) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at tilpasse bilag I og II til den tekniske udvikling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (19) Af effektivitetshensyn bør de frister, som normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, afkortes for så vidt angår vedtagelse af disse foranstaltninger
- (20) Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning, navnlig hvad angår sanktioner, som bør være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning.
- (21) Målene for den påtænkte handling kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

---

<sup>12</sup> EUT [...]af [...], s. [...].

<sup>13</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

## ⊠ Kapitel I: Generelle bestemmelser ⊠

### Artikel 1

#### ⊠ Anvendelsesområde ⊠

1. Denne forordning gælder for international ~~veigodstransport~~ godskørsel for fremmed regning på de strækninger, der tilbagelægges på Fællesskabets område.

2. I forbindelse med transport fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt finder denne forordning anvendelse på to ⇒ den strækning, der under transit tilbagelægges i en medlemsstat. ⇐ ⊠ Den finder ikke anvendelse på ⊠ den strækning, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor læsning eller aflæsning finder sted, ~~så snart~~ ⊠ før ⊠ den nødvendige aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland er indgået.

3. Indtil der er indgået aftaler mellem Fællesskabet og de pågældende tredjelande, ⊠ jf. stk. 2, ⊠ berører denne forordning ikke:

- a) bestemmelser vedrørende den ~~i stk. 2 omhandlede~~ transport ⊠ fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt ⊠, som henhører under bilaterale aftaler mellem en medlemsstat og de pågældende tredjeland ~~medlemsstaterne bestræber sig dog på at justere disse aftaler med henblik på overholdelse af princippet om, at der ikke må ske forskelsbehandling af transportvirksomheder i Fællesskabet~~
- b) bestemmelser vedrørende den ~~i stk. 2 omhandlede~~ transport ⊠ fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt ⊠, som henhører under bilaterale aftaler mellem medlemsstater, og som enten i form af bilaterale tilladelser eller i form af en ordning med fri erhvervsudøvelse tillader, at læsning og aflæsning i en medlemsstat foretages af transportvirksomheder, der ikke er etableret i den pågældende medlemsstat.

Medlemsstaterne ~~bestræber sig dog på at justere disse aftaler~~ ⊠ justerer dog de aftaler, der henvises til i første afsnit, litra a), ⊠ med henblik på overholdelse af princippet om, at der ikke må ske forskelsbehandling af transportvirksomheder i Fællesskabet.

---

↓ nyt

4. Forordningen finder anvendelse på national godskørsel, som en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed midlertidigt udfører, jf. bestemmelserne i kapitel III.

---

↓ 2006/94 (tilpasset)  
⇒ nyt

#### Artikel 1

~~1. Medlemsstaterne liberaliserer på de i stk. 2 nævnte betingelser de former for international vejgodstransport for tredjemands eller egen regning, som er anført i bilaget, og som udføres til eller fra deres område eller gennem deres område i transit.~~

~~25. ⇒ Denne forordning finder ikke anvendelse på ⇐ Transport og kørsel uden last i forbindelse med de i bilag I anførte former for ☒ de følgende former for ☒ transport ☒ og kørsel uden last i forbindelse med sådan transport ☒ skal fritages for enhver ordning med fællesskabstilladelse og andre former for transporttilladelse.~~

---

↓ 2006/94 (tilpasset)  
⇒ nyt

#### BILAG I

~~Transport, der er fritaget for enhver ordning med fællesskabstilladelse og andre former for transporttilladelse~~

~~1-a)~~ transport af postforsendelser som led i en offentlig tjenesteydelse

~~2-b)~~ transport af beskadigede køretøjer, der er ude af drift

~~3-c)~~ transport af gods med motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøjer ikke overstiger 6 ⇒ 3,5 ⇐ tons eller hvis tilladte nyttelast, inklusive påhængskøretøjers nyttelast, ikke overstiger 3,5 tons.

~~4-d)~~ transport af gods med motorkøretøjer, såfremt nedenstående betingelser er opfyldt:

~~(a)i)~~ det befordrede gods skal være virksomhedens ejendom eller være blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne

~~(b)ii)~~ transporten skal tjene til at bringe godset til virksomheden, at bringe det bort fra virksomheden, at flytte det enten inden for virksomhedens område eller uden for virksomhedens område til eget brug

~~(e)iii~~) motorkøretøjer, der anvendes til sådan transport, skal føres af virksomhedens eget personale

~~(d)iv~~) de køretøjer, der transporterer godset, skal tilhøre virksomheden eller være købt af denne på kredit eller være lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at de opfylder betingelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej<sup>14</sup>.

~~Denne bestemmelse gælder ikke for anvendelse af et reservekøretøj i tilfælde, hvor det normalt anvendte køretøj er ude af drift for kortere tid~~

~~(e)v~~) transporten må kun være en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter

~~5.e~~) transport af lægemidler, lægeligt apparatur og udstyr samt andre artikler, der er nødvendige i tilfælde af udrykning, særlig i tilfælde af naturkatastrofer.

Første afsnit, litra d), nr. iv),  ~~Denne bestemmelse~~ gælder ikke for anvendelse af et reservekøretøj i tilfælde, hvor det normalt anvendte køretøj er ude af drift for kortere tid.

---

↓ 2006/94 (tilpasset)

#### ~~Artikel 2~~

~~6. Dette direktiv~~  Bestemmelserne i stk. 5  medfører ingen ændringer i de betingelser, på hvilke hver medlemsstat giver sine statsborgere adgang  tilladelse  til de former for virksomhed, der omhandles i ~~direktivet~~  det pågældende stykke .

---

↓ 2006/94, artikel 3 (tilpasset)

#### ~~Artikel 3~~

~~Rådets første direktiv af 23. juli 1962 om fælles regler for visse former for vejgodstransport, ophæves, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag II, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og anvendelse af direktiverne.~~

~~Henvisninger til det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til nærværende direktiv og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag III.~~

---

<sup>14</sup> EUT L 33 af 4.2.2006, s.82.

Artikel 2  
☒ Definitioner ☒

I denne forordning forstås ved:

- 1) *køretøj*: et motorkøretøj, som er indregistreret i en medlemsstat, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i en medlemsstat, og som udelukkende er beregnet til godstransport
- 2) *'international transport*:
- a) kørsel med et ☒ læsset ☒ køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
  - b) kørsel med et ☒ læsset ☒ køretøj fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
  - c) kørsel med et ☒ læsset ☒ køretøj mellem tredjelande med transit gennem en eller flere medlemsstaters område
  - d) kørsel uden last i forbindelse med ~~denne~~ ☒ de former for ☒ transport ☒, der er nævnt i litra a), b) og c) ☒

---

↓ nyt

- 3) *værtsmedlemsstat*: en medlemsstat, hvor en transportvirksomhed udfører transport, ud over i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret
- 4) *ikke-hjemmehørende transportvirksomhed*: en transportvirksomhed, der udfører transport i en værtsmedlemsstat

---

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 1  
(tilpasset)  
⇒ nyt

- 5) *fører*: ~~den~~ ☒ enhver ☒ person, som fører ~~et~~ køretøjet, ⇒ selv for et kort tidsrum, ⇐ eller som ~~transporteres~~ befordres i ~~dette~~ ☒ et ☒ køretøj ⇒ som led i sine arbejdsopgaver ⇐ for i givet fald at kunne føre køretøjet

---

↓ nyt

- 6) *cabotagekørsel*: national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat
- 7) *alvorlig overtrædelse eller mindre og gentagne overtrædelser af fællesskabslovgivningen om vejtransport*: overtrædelser, der medfører, at vandelskravet ikke er opfyldt, jf. artikel 6, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. [om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet].
- 

↓ 881/92 (tilpasset)

## ⊠ Kapitel II: International transport ⊠

### Artikel 3 ⊠ Princip ⊠

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 2,  
litra a) (tilpasset)

~~1. ⊠ Til ⊠ international transport udføres på grundlag af ⊠ kræves ⊠ en fællesskabstilladelse og, såfremt føreren er statsborger i et tredjeland, en førerattest.~~

---

↓ 881/92 (tilpasset)

### Artikel 4 ⊠ Fællesskabstilladelse ⊠

~~1. Den i artikel 3 omhandlede fællesskabstilladelse træder i stedet for det dokument, der er udstedt af de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten, og som attesterer, at transportvirksomheden har tilladelse til at udføre international vejgodstransport.~~

~~For transport, der hører under denne forordnings anvendelsesområde, træder den ligeledes i stedet for dels fællesskabstilladelserne, dels de bilaterale tilladelser, som medlemsstaterne har udvekslet, og som er nødvendige, indtil denne forordning træder i kraft.~~



---

↓ 881/92, artikel 3, stk. 2  
(tilpasset)

21. Fællesskabstilladelsen udstedes i overensstemmelse med ~~artikel 5 og 7~~  denne forordning  af en medlemsstat til enhver transportvirksomhed, der udfører ~~vejpgodstransport godskørsel~~ for fremmed regning, og som:

- a) er etableret i en medlemsstat, ~~i det følgende benævnt «etableringsmedlemsstat»,~~ i overensstemmelse med ~~denne stats~~  Fællesskabets og medlemsstatens  lovgivning
- b) i overensstemmelse med Fællesskabets og  etableringsmedlemsstatens  ~~retsfor skrifter~~ lovgivning om adgang til transporterhvervet har ret til at udføre international ~~vejpgodstransport godskørsel~~  i etableringsmedlemsstaten .

---

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 3  
(tilpasset)

~~2. Den i artikel 3 nævnte førerattest attesterer, at en fører, der er statsborger i et tredjeland, og som udfører vejtransport i medfør af en fællesskabstilladelse, er beskæftiget i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, i overensstemmelse med de relevante love og administrative bestemmelser og i givet fald kollektive aftaler i denne medlemsstat om betingelserne for beskæftigelse og erhvervsmæssig uddannelse af førere, med henblik på at udføre vejtransporter.~~

---

↓ 881/92 (tilpasset)  
⇒ nyt

#### Artikel 5

21. ~~Den i artikel 3 omhandlede~~ Fællesskabstilladelsen udstedes af de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten  for en periode på fem år og kan fornyes . ⇒ Fællesskabstilladelser og bekræftede kopier, der er udstedt inden denne forordnings anvendelsesdato, forbliver gyldige indtil udløbsdatoen. ⇐

32. ~~Medlemsstaterne~~  Etableringsmedlemsstaten  overdrager indehaveren ~~originaldokumentet med~~  originaleksemplaret af  fællesskabstilladelsen, som  skal  opbevares af transportvirksomheden, samt et antal bekræftede ~~genpartier der svarer~~ kopier svarende til antallet af køretøjer, som indehaveren af fællesskabstilladelsen råder over  som ejer  eller på et andet grundlag, navnlig i kraft af en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingkontrakt.

~~43.~~ Fællesskabstilladelsen  $\Rightarrow$  og de bekræftede kopier  $\Leftarrow$  skal være i overensstemmelse med modellen i bilag I, ~~der i dette bilag fastsættes~~ endvidere fastsætter betingelserne for anvendelsen af fællesskabstilladelsen.

$\Rightarrow$  Kommissionen tilpasser bilag I til den tekniske udvikling. Da disse foranstaltninger har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 2.  $\Leftarrow$

---

↓ nyt

5. Fællesskabstilladelsen og de bekræftede kopier forsynes med den udstedende myndigheds stempel eller segl samt en skal underskrift og et serienummer. Fællesskabstilladelsens og de bekræftede kopiers serienumre skal indføres i det nationale elektroniske register over transportvirksomheder, jf. artikel 15 i forordning (EF) nr. xx/xxxx [om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet], blandt oplysningerne om transportvirksomheden.

---

↓ 881/92 (tilpasset)

$\Rightarrow$  nyt

~~64.~~ Fællesskabstilladelsen ~~udfærdiges i~~  $\boxtimes$  udstedes til  $\boxtimes$  transportvirksomhedens ~~navn~~.  $\boxtimes$  Transportvirksomheden  $\boxtimes$  ~~må ikke overføre den~~  $\Rightarrow$  kan ikke overdrage den  $\Leftarrow$  til tredjemand. En bekræftet ~~genpart kopi~~ af fællesskabstilladelsen skal opbevares i ~~køretøjet~~  $\boxtimes$  hvert af transportvirksomhedens køretøjer  $\boxtimes$  og forevises kontrolpersonalet på forlangende.

---

↓ 881/92, bilag I, side 2, 7. afsnit, 2. og 3. punktum (tilpasset)

Hvis det drejer sig om et sammenkoblet vogntog, skal ~~tilladelsen~~  $\boxtimes$  den bekræftede kopi  $\boxtimes$  følge motorkøretøjet. Den ~~gælder for~~  $\boxtimes$  skal omfatte  $\boxtimes$  det sammenkoblede vogntog, også selv om påhængs- eller sættevognen ikke er indregistreret eller godkendt til kørsel i tilladelsesindehaverens navn eller er indregistreret eller godkendt til kørsel i en anden stat.

---

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 4 (tilpasset)

~~5. Fællesskabstilladelsen udstedes for en periode på fem år og kan fornyes.~~

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 2,  
litra b); artikel 1, nr. 5 (tilpasset)  
⇒ nyt

*Artikel ~~6~~5*  
*☒ Førerattest ☒*

~~13.~~ Førerattesten udstedes af en medlemsstat i overensstemmelse med denne artikel ~~6~~ til en transportvirksomhed, som:

- a) ~~har~~ ☒ er indehaver af ☒ en fællesskabstilladelse
- b) lovligt beskæftiger førere, der er statsborgere i et tredjeland, i den pågældende medlemsstat eller lovligt benytter førere, der er statsborgere i et tredjeland, og som er stillet til virksomhedens rådighed i henhold til de betingelser for beskæftigelse og erhvervsmæssig uddannelse af førere, der i denne medlemsstat er fastsat
- i) i love og administrative bestemmelser, og ☒ efter omstændighederne ☒
- ii) ~~i givet fald~~ i kollektive aftaler, efter de regler der gælder i denne medlemsstat.

2. Førerattesten udstedes af ~~medlemsstaten~~ ☒ de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, ☒ på anmodning af indehaveren af fællesskabstilladelsen for hver fører, der er statsborger i et tredjeland, og som er lovligt beskæftiget eller lovligt stillet til rådighed for indehaveren ~~i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats relevante nationale love og administrative bestemmelser og i givet fald, efter de regler der gælder i denne medlemsstat, kollektive aftaler om betingelserne for beskæftigelse og erhvervsmæssig uddannelse af førere.~~ Hver enkelt førerattest attesterer, at den deri nævnte fører er beskæftiget på de i ~~artikel 4~~ ☒ stk. 1 ☒ fastsatte betingelser.

3. Førerattesten skal være i overensstemmelse med modellen i bilag II ~~III. I dette bilag fastsættes endvidere betingelserne for anvendelsen af førerattesten.~~

⇒ 4. Kommissionen tilpasser bilag II til den tekniske udvikling. Da disse foranstaltninger har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 14, stk. 2. ⇐

⇒ 5. Førerattesten skal forsynes med den udstedende myndigheds stempel eller segl samt en original underskrift og et serienummer. Førerattestens serienummer skal indføres i det nationale elektroniske register over transportvirksomheder, jf. artikel 15 i forordning (EF) nr. xx/xxxx [om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet], blandt oplysningerne om den transportvirksomhed, der stiller førerattesten til rådighed for den i attesten anførte fører. ⇐

~~Medlemsstaterne træffer hensigtsmæssige foranstaltninger til at undgå risiko for, at førerattester forfalskes. De underretter Kommissionen herom.~~

6. Førerattesten tilhører ~~den~~ transportvirksomheden, som stiller den til rådighed for den deri ~~beskrevne~~  anførte  fører, når føreren fører et køretøj, der foretager transport i henhold til en fællesskabstilladelse, der er udstedt til den pågældende transportvirksomhed. En bekræftet ~~genpart kopi~~  af førerattesten  udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret,  opbevares i transportvirksomhedens lokaler. ~~Tilladelsen~~  Førerattesten  skal på forlangende forevises kontrolpersonalet.

7. Førerattesten udstedes for en periode, der fastsættes af udstedelsesmedlemsstaten, med en gyldighed på højst fem år.  Førerattester, der er udstedt inden denne forordnings anvendelsesdato, forbliver gyldige indtil udløbsdatoen.

Førerattesten er kun gyldig så længe de betingelser, i henhold til hvilke den blev udstedt, stadig er opfyldt. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ~~disse~~ ~~attester~~  attesten  øjeblikkeligt returneres af transportvirksomheden til den udstedende myndighed, hvis disse betingelser ikke længere foreligger.

---

↓ 881/92, artikel 7 (tilpasset) → <sub>1</sub> 484/2002, artikel 1, nr. 6
--

*Artikel ~~76~~*  
 *Kontrol*

→<sub>1</sub> 1.  I forbindelse med indgivelse af ansøgning om ~~tilladelse~~  fællesskabstilladelse  og højst fem år efter udstedelse af tilladelsen samt herefter mindst hvert femte år kontrollerer de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten, om transportvirksomheden opfylder eller stadig opfylder betingelserne i artikel ~~3, stk. 2~~ 4, stk. 1.

---

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 6
------------------------------

2. De kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten kontrollerer regelmæssigt, om de i artikel ~~3, stk. 3~~ 5, stk. 1, nævnte betingelser for udstedelse af førerattesten stadig er opfyldt, idet de hvert år kontrollerer mindst 20 % af de gyldige attester, som er udstedt i denne medlemsstat.

---

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 7 (tilpasset)
---

*Artikel ~~87~~*  
 *Afslag på ansøgning om fællesskabstilladelse og førerattest samt tilbagekaldelse*

1. Hvis betingelserne i artikel ~~3, stk. 2~~ 4, stk. 1, eller ~~3~~ artikel 5, stk. 1, ikke er opfyldt, giver etableringsmedlemsstatens kompetente myndigheder et begrundet afslag på udstedelse eller fornyelse af fællesskabstilladelsen eller førerattesten.

2. De kompetente myndigheder ~~inddrager~~ ☒ tilbagekalder ☒ fællesskabstilladelsen eller førerattesten, hvis indehaveren:

- a) ikke længere opfylder betingelserne i artikel ~~3, stk. 2-4, stk. 1,~~ eller ~~2~~ artikel 5, stk. 1, eller
- b) har afgivet ~~unojagtige~~ urigtige oplysninger ~~vedrørende data, der var nødvendige for udstedelsen af~~ ☒ i forbindelse med en ansøgning om ☒ fællesskabstilladelsen ~~en~~ eller førerattesten ~~en~~.

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 8

~~2. Medlemsstaten garanterer, at indehaveren af en fællesskabstilladelse kan anke enhver beslutning, som etableringsmedlemsstatens kompetente myndigheder måtte træffe om at afslå eller inddrage en førerattest eller om at gøre udstedelse af førerattest betinget af yderligere betingelser.~~

↓ 3118/93; 484/2002 (tilpasset)

### ☒ Kapitel III: Cabotagekørsel ☒

↓ 484/2002, artikel 2, nr. 1  
(tilpasset)

#### *Artikel ~~18~~* ☒ Princip ☒

1. Enhver transportvirksomhed, der udfører ~~vejgodstransport~~ godskørsel for fremmed regning, og som ~~har~~ ☒ er indehaver af ☒ en fællesskabstilladelse ~~i henhold til forordning (EØF) nr. 881/92,~~ og hvis fører, såfremt han er statsborger i et tredjeland, er i besiddelse af en førerattest ~~på de betingelser, der er fastsat i forordningen,~~ har adgang til på de betingelser, der er fastsat i ~~nærværende forordning,~~ ☒ dette kapitel, ☒ ~~midlertidigt at udføre intern vejgodstransport for fremmed regning i en anden medlemsstat, i det følgende benævnt henholdsvis «cabotagekørsel» og «værtsmedlemsstat», uden at have hjemsted eller andet forretningssted der ☒ at udføre cabotagekørsel ☒.~~

---

↓ nyt

2. Transportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport.

3. National godskørsel, der udføres i værtsmedlemsstaten af en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed, anses kun for at være i overensstemmelse med denne forordning, hvis transportvirksomheden kan forelægge klart bevis for den internationale transport, der er grunden til, at køretøjet er kommet til værtsmedlemsstaten, samt bevis for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført der.

Et sådant bevis skal som minimum omfatte følgende oplysninger om hver transport:

- a) afsenderens navn, adresse og underskrift
- b) transportvirksomhedens navn, adresse og underskrift
- c) modtagerens navn og adresse samt – efter at varerne er leveret - modtagerens underskrift og datoen for leveringen
- d) sted og dato for overtagelsen af varerne samt det sted, hvor varerne skal leveres
- e) den almindeligt benyttede betegnelse for varerne og emballeringsmetoden samt, hvis der er tale om farligt gods, en alment anerkendt beskrivelse af varerne samt antallet af pakker og særlig mærkning og særlige numre på pakkerne
- f) varernes bruttovægt eller mængden af varer udtrykt på anden vis
- g) motorkøretøjets og påhængsvognens nummerplader.

Fragnet eller et hvilket som helst andet transportdokument kan bruges til dette formål.

---

↓ 3118/93 (tilpasset)

~~42. Endvidere har~~ Enhver transportvirksomhed, der i etableringsmedlemsstaten efter lovgivningen i denne stat har ret til at udføre ~~veigodstransport~~ godskørsel for fremmed regning som nævnt  fastsat  i artikel 1, stk. 5, litra a), b) og c), ~~punkt 1, 2 og 3 i bilaget til første direktiv<sup>15</sup>~~, har på de betingelser, der er fastsat i nærværende  kapitel  forordning, alt efter det enkelte tilfælde, adgang til at udføre cabotagekørsel af samme art eller cabotagekørsel med køretøjer af samme kategori.

---

<sup>15</sup> ~~Rådets første direktiv af 23. juli 1962 om fælles regler for visse former for veigodstransport. (EFT nr. 70 af 6. 8. 1962, s. 2005/62); direktivet er senest ændret ved forordning (EØF) nr. 881/92 (EFT nr. L 95 af 9. 4. 1992, s. 1).~~

---

↓ 484/2002, artikel 2, nr. 2  
(tilpasset)

~~Såfremt føreren er statsborger i et tredjeland, skal han være i besiddelse af en førerattest på de betingelser, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 881/92.~~

---

↓ 3118/93 (tilpasset)  
⇒ nyt

~~53. Der gælder ingen restriktioner for adgang til cabotagekørsel som led i transport som omhandlet i artikel 1, stk. 5. punkt 5 i bilaget til første direktiv.~~

~~64. Enhver virksomhed, der i etableringsmedlemsstaten efter lovgivningen i denne stat har ret til at udføre vejsgodstransport godskørsel for egen regning  som defineret i artikel 1, stk. 5, , har adgang til at udføre cabotagekørsel for egen regning som defineret i punkt 4 i bilaget til første direktiv.~~

~~Kommissionen fastlægger gennemførelsesbestemmelserne til dette stykke.~~

---

↓ 3118/93 (tilpasset)

#### ~~Artikel 2~~

~~1. Med henblik på en gradvis indførelse af den i artikel 12 nævnte endelige ordning udføres cabotagekørsel i en periode fra 1. januar 1994 til 30. juni 1998 inden for rammerne af et fællesskabskontingent for cabotagekørsel, jf. dog artikel 1, stk. 3.~~

~~Tilladelserne til cabotagekørsel udstedes i overensstemmelse med modellen i bilag I.~~

---

↓ 3315/94, artikel 1, stk. 1

~~Fællesskabskontingentet for cabotagekørsel omfatter et antal tilladelser, med en gyldighed på to måneder, i henhold til følgende tabel:~~

<del>År</del>	<del>Antal tilladelser</del>
<del>1994</del>	<del>30000</del>
<del>1995</del>	<del>46296</del>
<del>1996</del>	<del>60191</del>
<del>1997</del>	<del>83206</del>
<del>1. januar — 30. juni 1998</del>	<del>54091</del>

↓ 3118/93

~~2. En tilladelse til cabotagekørsel kan på en medlemsstats anmodning, som skal fremsættes inden den 1. november hvert år, ændres til to kortvarige tilladelser, med en gyldighedsperiode på én måned.~~

~~De kortvarige tilladelser til cabotagekørsel udstedes i overensstemmelse med modellen i bilag II.~~

~~3. Kontingenter fordeles mellem medlemsstaterne på følgende måde:~~

↓ 3315/94, artikel 1, stk. 2

	<del>1995</del>	<del>1996</del>	<del>1997</del>	<del>1. januar — 30. juni 1998</del>
<del>Belgien</del>	<del>3647</del>	<del>4742</del>	<del>6223</del>	<del>4045</del>
<del>Danmark</del>	<del>3538</del>	<del>4600</del>	<del>6037</del>	<del>3925</del>
<del>Tyskland</del>	<del>5980</del>	<del>7774</del>	<del>10203</del>	<del>6632</del>
<del>Grækenland</del>	<del>1612</del>	<del>2096</del>	<del>2751</del>	<del>1789</del>
<del>Spanien</del>	<del>3781</del>	<del>4916</del>	<del>6452</del>	<del>4194</del>
<del>Frankrig</del>	<del>4944</del>	<del>6428</del>	<del>8436</del>	<del>5484</del>
<del>Irland</del>	<del>1645</del>	<del>2139</del>	<del>2808</del>	<del>1826</del>
<del>Italien</del>	<del>4950</del>	<del>6435</del>	<del>8445</del>	<del>5490</del>
<del>Luxembourg</del>	<del>1699</del>	<del>2209</del>	<del>2899</del>	<del>1885</del>
<del>Nederlandene</del>	<del>5150</del>	<del>6695</del>	<del>8786</del>	<del>5711</del>
<del>Østrig</del>	<del>0</del>	<del>0</del>	<del>4208</del>	<del>2736</del>
<del>Portugal</del>	<del>2145</del>	<del>2789</del>	<del>3661</del>	<del>2380</del>
<del>Finland</del>	<del>1774</del>	<del>2307</del>	<del>3029</del>	<del>1969</del>
<del>Sverige</del>	<del>2328</del>	<del>3027</del>	<del>3973</del>	<del>2583</del>
<del>Det Forenede Kongerige</del>	<del>3103</del>	<del>4034</del>	<del>5295</del>	<del>3442</del>



~~Artikel 3~~

~~1. De tilladelser til cabotagekørsel, der er omhandlet i artikel 2, giver indehaveren adgang til lejekøbskontrakt udføre cabotagekørsel.~~

~~2. Tilladelserne til cabotagekørsel gives af Kommissionen til etableringsmedlemsstaterne og udstedes til de transportvirksomheder, som ansøger derom, af den kompetente myndighed eller det kompetente organ i etableringsmedlemsstaten.~~

~~Etableringsmedlemsstatens kendetegn anføres i tilladelserne.~~

~~3. Tilladelsen til cabotagekørsel udfærdiges i transportvirksomhedens navn. Den kan ikke af transportvirksomheden overdrages til tredjemand. Hver tilladelse til cabotagekørsel kan kun benyttes for ét køretøj ad gangen.~~

~~Ved «køretøj» forstås et motorkøretøj, som er registreret i etableringsmedlemsstaten, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er registreret i etableringsmedlemsstaten, og som udelukkende er beregnet til godstransport.~~

~~Den ikke-hjemmehørende transportvirksomhed skal råde fuldt ud over køretøjet enten som ejer eller f.eks. i kraft af en afbetalingsaftale, en lejekontrakt eller en lejekøbskontrakt (leasing).~~

~~Når der er tale om en lejekontrakt, skal køretøjet lejes af transportvirksomheden i etableringsmedlemsstaten med henblik på cabotagekørsel. Den ikke-hjemmehørende transportvirksomhed kan dog for at fuldføre en cabotagekørsel, der er afbrudt på grund af et uheld eller en ulykke, leje et køretøj i værtsmedlemsstaten på samme betingelser som hjemmehørende transportvirksomheder.~~

~~Tilladelsen til cabotagekørsel og efter omstændighederne lejekontrakten skal følge med motorkøretøjet.~~

~~4. Tilladelsen til cabotagekørsel skal på forlangende forevises kontrolpersonalet.~~

~~5. Den dato, fra hvilken tilladelsen til cabotagekørsel gælder, skal af den kompetente myndighed eller det kompetente organ i etableringsmedlemsstaten anføres på tilladelsen, inden den anvendes.~~

~~Artikel 4~~

~~Transport, der foretages på grundlag af en tilladelse til cabotagekørsel, indføres i et hæfte med kørselsrapporter, hvis blade sammen med tilladelsen otte dage efter udløbet af tilladelsens gyldighedsperiode tilbagesendes til den kompetente myndighed eller det kompetente organ i etableringsmedlemsstaten, som har udstedt tilladelsen.~~

~~Hæftet med kørselsrapporter udarbejdes i overensstemmelse med modellen i bilag III.~~

## ~~Artikel 5~~

~~1. Ved udgangen af hvert kvartal og inden for en frist på tre måneder, som Kommissionen i det i artikel 7 omhandlede tilfælde kan nedsætte til én måned, sender den kompetente myndighed eller det kompetente organ i hver medlemsstat Kommissionen oplysninger vedrørende den cabotagekørsel, der er udført i det pågældende kvartal af de hjemmehørende transportvirksomheder; oplysningerne udtrykkes i transporterede tons og i tons kilometer.~~

~~Denne underretning sker ved hjælp af et skema, der udarbejdes i overensstemmelse med modellen i bilag IV.~~

~~2. Kommissionen sender snarest muligt medlemsstaterne oversigter udarbejdet på grundlag af de oplysninger, den har modtaget i henhold til stk. 1.~~

↓ 3118/93, artikel 6 (tilpasset)  
⇒ nyt

## Artikel 69

### ⊗ Regler for cabotagekørsel ⊗

1. Udførelsen af cabotagekørsel er, ~~med forbehold af anvendelsen af fællesskabsforskrifterne~~ ⊗ medmindre der i de fællesskabsretlige regler er truffet bestemmelse om noget andet ⊗, undergivet værtsmedlemsstatens love og administrative bestemmelser inden for følgende områder:

- a) ~~priser og~~ betingelser gældende for transportkontrakter
- b) køretøjernes vægt og dimensioner; ~~vægt og dimensioner kan efter omstændighederne overstige dem, der er gældende i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, men de kan under ingen omstændigheder overstige de tekniske standarder, der er fastlagt i de beviser for overensstemmelse, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, i Rådets direktiv 86/364/EEC<sup>16</sup>~~
- c) forskrifter vedrørende transport af visse kategorier gods, navnlig farligt gods, letfordærlige levnedsmidler og levende dyr
- d) ⊗ arbejdstid samt ⊗ køre- og hviletid
- e) merværdiafgift (moms) på transportydelser. ~~På dette område gælder artikel 21, stk. 1, litra a), i direktiv 77/388/EEC<sup>17</sup> for de ydelser, der er omhandlet i artikel 1 i denne forordning.~~

<sup>16</sup> ~~EFT L 221 af 7.8.1986, s. 48.~~

<sup>17</sup> ~~Rådets direktiv 77/388/EEC af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter — det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag (EFT nr. L 145 af 13.6.1977, s. 1); direktivet er senest ændret ved direktiv 92/111/EEC (EFT nr. L 384 af 30.12.1992, s. 47).~~

Vægt og dimensioner ~~☒~~ nævnt i første afsnit, litra b), ~~☒~~ kan efter omstændighederne overstige dem, der er gældende i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, men de kan under ingen omstændigheder overstige ~~⇒ de begrænsninger, som værtsmedlemsstaten har fastsat for national trafik, eller ⇐ de tekniske standarder, der er fastlagt i de beviser for overensstemmelse,~~ ~~☒~~ egenskaber, der fremgår af de beviser, ~~☒~~ som er omhandlet i artikel ~~4~~ ~~☒~~ 6 ~~☒~~, stk. 1, i Rådets direktiv ~~86/364/EEC~~<sup>18</sup> ~~☒~~ 96/53<sup>19</sup> ~~☒~~.

~~2. De tekniske standarder for køretøjskonstruktion og udstyr, som køretøjer, der anvendes til cabotagekørsel, skal opfylde, er dem, der gælder for køretøjer, som er godkendt til kørsel i international transport.~~

~~23. Bestemmelserne~~ ~~☒~~ De love og administrative bestemmelser, der henvises til ~~☒~~ i stk. 1, skal finde anvendelse på ikke-hjemmehørende transportvirksomheder på samme betingelser som dem, ~~☒~~ der gælder for ~~☒~~ ~~medlemsstaten pålægger~~ de i ~~medlemsstaten~~ hjemmehørende virksomheder, for at forhindre ~~en åbenlys eller skjult~~ forskelsbehandling som følge af nationalitet eller etableringssted.

~~4. Hvis det konstateres, at det på baggrund af de indvundne erfaringer er nødvendigt at tilpasse listen i stk. 1 over områderne for værtsmedlemsstatens bestemmelser, ændrer Rådet denne liste med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen.~~

↓ 3118/93 (ny)

#### ~~Artikel 7~~

~~1. I tilfælde af alvorlige forstyrrelser på markedet for national transport inden for et bestemt geografisk område, som skyldes cabotagekørsel, eller som forværres af denne, kan enhver medlemsstat forelægge sagen for Kommissionen med henblik på vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger, idet medlemsstaten meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger, samt hvilke foranstaltninger den påtænker at træffe over for de hjemmehørende transportvirksomheder.~~

~~2. I stk. 1 forstås ved:~~

~~«alvorlige forstyrrelser på markedet for intern transport inden for et bestemt geografisk område», at der på dette marked opstår problemer, der er specifikke for dette marked, og som medfører et alvorligt og tilsyneladende vedvarende udbudsoverskud i forhold til efterspørgslen, hvilket indebærer en trussel for mange vejgodstransportvirksomheders økonomiske ligevægt og overlevelsessevne~~

~~«geografisk område» et område, som omfatter en del af eller hele en medlemsstats område, eller som udstrækker sig til at omfatte en del af andre medlemsstaters område eller hele deres område.~~

<sup>18</sup> EFT L 221 af 7. 8. 1986, s. 48.

<sup>19</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59.

~~3. Kommissionen undersøger situationen på grundlag af bl.a. de seneste kvartalsoplysninger, der er omhandlet i artikel 5, og træffer efter høring af det rådgivende udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 5 i forordning (EØF) nr. 3916/90<sup>20</sup>, inden for en frist på en måned efter modtagelsen af medlemsstatens anmodning afgørelse om, hvorvidt der er grundlag for at træffe beskyttelsesforanstaltninger, og vedtager dem i bekræftende fald.~~

~~Disse foranstaltninger kan gå så vidt som til midlertidigt at udelukke det pågældende område fra nærværende forordnings anvendelsesområde.~~

~~Gyldighedsperioden for de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel, er højst seks måneder, og den kan forlænges én gang med de samme begrænsninger.~~

~~Kommissionen underretter straks medlemsstaterne og Rådet om enhver afgørelse, der træffes i henhold til dette stykke.~~

~~4. Hvis Kommissionen beslutter at træffe beskyttelsesforanstaltninger vedrørende en eller flere medlemsstater, skal de pågældende medlemsstaters kompetente myndigheder træffe foranstaltninger af tilsvarende omfang over for de hjemmehørende transportvirksomheder og underrette Kommissionen herom.~~

~~Sidstnævnte foranstaltninger anvendes senest fra samme dato som de beskyttelsesforanstaltninger, som Kommissionen træffer beslutning om.~~

~~5. Hver medlemsstat kan forelægge den i stk. 3 nævnte kommissionsafgørelse for Rådet inden for en frist på 30 dage efter datoen for meddelelsen af denne.~~

~~Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for en frist på 30 dage efter den dato, hvor det får sagen forelagt af en medlemsstat, eller, hvis det får sagen forelagt af flere medlemsstater, efter den dato, hvor det får den forelagt første gang.~~

~~De i stk. 3, tredje afsnit, fastsatte begrænsninger gælder for Rådets afgørelse.~~

~~De kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater skal træffe foranstaltninger af tilsvarende omfang over for de hjemmehørende transportvirksomheder og underrette Kommissionen herom.~~

~~Hvis Rådet ikke træffer afgørelse inden for den frist, der er nævnt i andet afsnit, bliver Kommissionens afgørelse endelig.~~

~~6. Hvis Kommissionen finder, at de i stk. 3 omhandlede foranstaltninger skal videreføres, forelægger den et forslag for Rådet, som træffer afgørelse med kvalificeret flertal.~~

---

<sup>20</sup> EFT nr. L 375 af 31.12.1990, s. 10.

---

↓ 881/92, artikel 11, stk. 1  
(tilpasset)  
⇒ nyt

## ⊗ Kapitel IV: Gensidig bistand og sanktioner ⊗

### *Artikel 10*

#### ⊗ Gensidig bistand ⊗

~~1. Medlemsstaterne yder hinanden bistand med henblik på anvendelsen af denne forordning og kontrollen dermed.~~ ⊗ ~~bistår hinanden i gennemførelsen af denne forordning og kontrollen dermed.~~ ⇒ De udveksler oplysninger via de nationale kontaktpunkter, der er oprettet i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. xx/xxxx [om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet]. ⇐

---

↓ 3118/93, artikel 8

### ~~Artikel 8~~

~~1. Medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand med henblik på anvendelsen af denne forordning.~~

---

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 7  
(tilpasset)  
⇒ nyt

### *Artikel 11*

#### ⊗ Sanktioner fra etableringsmedlemsstatens side ⊗

~~13. Hvis en transportvirksomhed begår alvorlige overtrædelser eller mindre og gentagne overtrædelser af forskrifterne vedrørende transport ⇒ fællesskabslovgivningen om vejtransport, kan ⇒ udsteder ⇒ de kompetente myndigheder i den pågældende etableringsmedlemsstat den medlemsstat, hvor den transportvirksomhed, der har begået overtrædelserne, er etableret, bl.a. midlertidigt eller delvis inddrage de bekræftede genpartner af fællesskabstilladelsen og inddrage førerattesterne. ⇒ en advarsel og kan bl.a. pålægge følgende administrative sanktioner: ⇐~~

- a) ⇒ tidsbegrænset eller varig tilbagekaldelse af visse eller alle bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen ⇐
- b) ⇒ tidsbegrænset eller varig tilbagekaldelse af fællesskabstilladelsen. ⇐

Sanktionerne fastsættes ~~ud fra~~, hvor alvorlig en  under hensyn til grovheden af overtrædelsen  ~~overtrædelse~~  og til antallet af mindre overtrædelser,  indehaveren af fællesskabstilladelsen har begået, ~~og ud fra~~  samt under hensyn til  , hvor mange bekræftede ~~genpart~~ kopier af tilladelsen vedkommende råder over i alt med henblik på sin internationale transport.

24. Hvis en transportvirksomhed begår en alvorlig ~~overtrædelse~~ eller mindre og gentagne overtrædelser ~~eller på en eller anden måde misbruger~~  med hensyn til enhver form for misbrug af  førerattester, ~~kan~~  skal  de kompetente myndigheder i den pågældende ~~etableringsstat bl.a.~~  transportvirksomheds etableringsmedlemsstat pålægge passende sanktioner, såsom :

- a) suspendere udstedelse af førerattester
- b) ~~inddrage~~  tilbagekalde  førerattester
- c) gøre udstedelse af førerattester betinget af yderligere betingelser for at forhindre misbrug
- d) ~~midlertidigt eller delvis~~  varigt eller for en tidsbegrænset periode  ~~inddrage~~  tilbagekalde visse eller alle  ~~de~~ bekræftede ~~genpart~~ kopier af fællesskabstilladelsen
- e)  varigt eller for en tidsbegrænset periode tilbagekalde fællesskabstilladelsen.

Sanktionerne fastsættes ~~ud fra~~  under hensyn til  , hvor alvorlig en overtrædelse indehaveren af fællesskabstilladelsen har begået.

↓ 881/92 (tilpasset)  
→<sub>1</sub> Berigtigelse, EFT L 213 af 29.7.1992, s. 36 (vedrører ikke DA)  
 nyt

3. I  de i artikel 12, stk. 1, anførte tilfælde  ~~tilfælde af alvorlig overtrædelse eller af mindre og gentagne overtrædelser af forskrifterne vedrørende transport, undersøger~~  ~~afgør~~  de kompetente myndigheder i ~~den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret~~  etableringsmedlemsstaten,   om den pågældende transportvirksomhed skal pålægges sanktioner.  ~~bestemmelserne for iværksættelse af sanktionerne i artikel 8, stk. 3 og 4, og~~  De  underretter  hurtigst muligt og senest tre måneder efter at have fået kendskab til overtrædelsen  de kompetente myndigheder i den medlemsstat,  ~~på hvis område~~  hvor  overtrædelserne er konstateret,  om ~~deres afgørelse~~  , hvilke af sanktionerne i nærværende artikels stk. 1 og 2 der er pålagt.

Hvis det ikke har været muligt at pålægge sanktioner, giver de en begrundelse herfor.

---

↓ 3118/93, artikel 8, stk. 4  
(tilpasset)  
⇒ nyt

~~4. Værtsmedlemsstatens kompetente myndighed underretter etableringsmedlemsstatens kompetente myndigheder om, hvilke overtrædelser der er konstateret, og om, hvilke sanktioner der eventuelt er iværksat over for transportvirksomheden, og kan ved alvorlige eller gentagne overtrædelser lade underretningen ledsage af en anmodning om, at der iværksættes sanktioner.~~

4. I tilfælde af alvorlige eller gentagne overtrædelser tager etableringsmedlemsstatens kompetente myndighed stilling til, om der bør iværksættes passende sanktioner over for den pågældende transportvirksomhed; myndigheden  De kompetente myndigheder  skal tage hensyn til  , om der allerede er pålagt  eventuelle sanktioner i værtsmedlemsstaten  den medlemsstat, hvor overtrædelserne er konstateret,  og skal påse  sikre sig  , at de sanktioner, der ~~iværksættes over for~~  pålægges  den pågældende transportvirksomhed, ~~som helhed betragtet~~  samlet set  står i et rimeligt forhold til den eller de overtrædelser, der ligger til grund for sanktionerne.

---

↓ 3118/93, artikel 8, stk. 4, tredje afsnit 3 (tilpasset)  
⇒ nyt

~~De sanktioner, der iværksættes af etableringsmedlemsstatens kompetente myndighed kan, efter høring af værtsmedlemsstatens kompetente myndighed, gå så vidt som til at inddrage tilladelsen til erhvervsudøvelse inden for vejgodstransport.~~

---

↓ 3118/93, artikel 8, stk. 4, fjerde og femte afsnit (tilpasset)

5. ~~Etableringsmedlemsstatens~~ De kompetente myndigheder  i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret,  kan også i henhold til national lovgivning ~~fremstille~~  anlægge sag mod  den pågældende transportvirksomhed ~~for ved~~ en kompetent national ~~instans~~  retsinstans  . ~~Den~~  De  underretter værtsmedlemsstatens kompetente myndighed om, ~~hvilke beslutninger der træffes~~  herom  i henhold til de foregående ~~afsnit.~~

---

↓ nyt

6. Medlemsstaterne sikrer, at transportvirksomhederne har adgang til at indbringe administrative sanktioner, der pålægges dem i henhold til denne artikel, til prøvelse for en højere instans.

↓ 881/92, artikel 9 (tilpasset)

~~Medlemsstaterne sikrer, at ansøgeren eller indehaveren af en fællesskabstilladelse har mulighed for at gøre indsigelse mod en beslutning, som etableringsmedlemsstatens kompetente myndigheder har truffet om at give afslag på eller inddrage en tilladelse.~~

↓ 881/92, artikel 9 (tilpasset)

~~2. Medlemsstaten garanterer, at indehaveren af en fællesskabstilladelse kan anke enhver beslutning, som etableringsmedlemsstatens kompetente myndigheder måtte træffe om at afslå eller inddrage en førerattest eller om at gøre udstedelse af førerattest betinget af yderligere betingelser.~~

↓ 881/92 (tilpasset)  
→<sub>1</sub> Berigtigelse, EFT L 213 af 29.7.1992, s. 36 (vedrører ikke DA)  
⇒ nyt

#### ~~Artikel 11~~

#### ~~☒ Sanktioner fra værtsmedlemsstatens side ☒~~

~~21. Hvis de kompetente myndigheder i en medlemsstat har kendskab til, at en ☒ ikke-hjemmehørende ☒ transportvirksomhed fra en anden medlemsstat har overtrådt ☒ begået en alvorlig overtrædelse ☒ ⇒ eller mindre og gentagne overtrædelser af ☒ denne forordning ⇒ eller af fællesskabslovgivningen om vejtransport ☒, underretter ☒ sender ☒ den medlemsstat, →<sub>1</sub> på hvis område ☒ hvor ☒ overtrædelserne er konstateret, ← ⇒ hurtigst muligt og senest en måned efter at have fået kendskab til overtrædelserne følgende oplysninger til de kompetente myndigheder ☒ myndighederne i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret ☒ etableringsmedlemsstaten: ☒~~

- ~~a) ⇒ en beskrivelse af overtrædelserne samt dato og klokkeslæt for overtrædelserne ☒~~
- ~~b) ⇒ hvilken kategori overtrædelserne tilhører samt overtrædelsens art og grovhed ☒~~
- ~~c) ⇒ de pålagte sanktioner og de gennemførte sanktioner. ☒~~

~~og ☒ De kompetente myndigheder i værtsmedlemsstaten ☒ kan anmode etableringsmedlemsstatens ☒ kompetente ☒ myndigheder om at iværksætte ⇒ administrative ☒ sanktioner i overensstemmelse med denne forordning i henhold til artikel 11.~~



---

↓ 3118/93, artikel 8, stk. 2 og 3  
(tilpasset)  
⇒ nyt

2. Værtsmedlemsstatens kompetente myndigheder kan, uden at det berører en eventuel ~~straffesag~~ ☒ strafferetlig forfølgning ☒, iværksætte sanktioner over for de ikke-hjemmehørende transportvirksomheder, som i forbindelse med cabotagekørsel på denne medlemsstats område har gjort sig skyldige i overtrædelse af denne forordning eller af ☒ national lovgivning eller fællesskabslovgivning om vejtransport ☒ ~~nationale eller fællesskabsregler på transportområdet~~. Myndighederne iværksætter disse sanktioner på et ikke-diskriminerende grundlag ~~og i overensstemmelse med stk. 3. De i stk. 2 omhandlede~~ ☒ Disse ☒ sanktioner kan bl.a. bestå i en advarsel eller ved ☒ en ☒ alvorlige ☒ overtrædelse ☒ eller gentagne ☒ mindre ☒ overtrædelser i et midlertidigt forbud mod cabotagekørsel på den værtsmedlemsstats område, hvor overtrædelsen er begået.

---

↓ nyt

3. Medlemsstaterne sikrer, at transportvirksomhederne har adgang til at indbringe alle administrative sanktioner, der pålægges dem i henhold til denne artikel til prøvelse for en højere instans.

---

↓ 3118/93 (tilpasset)

~~Medlemsstaterne sikrer, at ansøgeren om eller indehaveren af en cabotagetilladelse kan indbringe afgørelsen om afslag eller om inddragelse af denne tilladelse samt enhver anden administrativ sanktion, som etableringsmedlemsstatens eller værtsmedlemsstatens kompetente myndighed har iværksat over for ham, for en domstol.~~

---

↓ nyt

### *Artikel 13* *Indførelse i nationalt register*

Medlemsstaterne sørger for, at alvorlige overtrædelser samt gentagne og mindre overtrædelser af fællesskabslovgivningen om vejtransport, der er begået af transportvirksomheder etableret på deres område, og som har ført til pålæggelse af sanktioner i en medlemsstat, registreres sammen med de pålagte sanktioner i det nationale register over transportvirksomheder, der er oprettet i henhold til artikel 15 i forordning (EF) nr. xx/xxxx [om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet]. Oplysninger i registeret om en tidsbegrænset eller varig tilbagekaldelse af en fællesskabstilladelse skal opbevares i databasen i mindst to år.

---

↓ 484/2002, artikel 1, nr. 10  
(tilpasset)

## ⊗ Kapitel V: Anvendelsesforanstaltninger ⊗

### ~~Artikel 11a~~

~~Kommissionen undersøger konsekvenserne af, at forpligtelsen til at være i besiddelse af en førerattest kun skal gælde for førere, som er statsborgere i et tredjeland, og forelægger et forslag om ændring af denne forordning, hvis der er tilstrækkeligt begrundelse for det.~~

---

↓ 3118/93 (tilpasset)

### ~~Artikel 11~~

~~Hvert andet år og første gang senest den 30. juni 1996 forelægger Kommissionen Rådet en rapport om gennemførelsen af denne forordning.~~

---

↓ nyt

### Artikel 14 Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85<sup>21</sup>.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, artikel 5a, stk. 5, litra b), og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristerne i artikel 5a, stk. 3, litra c), og artikel 5a, stk. 4, litra b) og e), i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

### Artikel 15 Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest [tolv måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] Kommissionen meddelelse om disse foranstaltninger, og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

---

<sup>21</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

Medlemsstaterne sikrer, at alle sådanne foranstaltninger gennemføres uden forskelsbehandling på grund af transportvirksomhedens nationalitet eller hjemsted.

↓ 881/92, artikel 10 (tilpasset)  
⇒ nyt

*Artikel ~~10~~16*  
⊗ Rapportering ⊗

1. Senest den 31. januar hvert år underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af transportvirksomheder, der ~~er~~ ⊗ var ⊗ indehavere af en fællesskabstilladelse pr. 31. december det foregående år, og om antallet af bekræftede ~~genpart~~ kopier, der svarer til antallet af køretøjer, som er i brug på det pågældende tidspunkt.

⇒ 2. Medlemsstaterne underretter også Kommissionen om antallet af førerattester, der er udstedt i det foregående kalenderår, samt om antallet af førerattester, der var i brug pr. 31. december samme år. ⇐

↓ 881/92 (tilpasset)

*~~Artikel 12~~*

~~Følgende retsfor skrifter ophæves:~~

~~———— Rådets forordning (EØF) nr. 3164/76~~

~~———— artikel 4 i Rådets direktiv 75/130/EØF af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne<sup>22</sup>~~

~~———— Rådets direktiv 65/269/EØF af 13. maj 1965 om gennemførelse af visse regler for tilladelse til godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne<sup>23</sup>~~

~~———— Rådets beslutning 80/48/EØF af 20. december 1979 om tilpasning af kapaciteten for godstransport ad landevej for fremmed regning mellem medlemsstaterne<sup>24</sup>.~~

*~~Artikel 13~~*

~~I Rådets første direktiv af 23. juli 1962 foretages følgende ændringer:~~

~~1. ——— Titlen affattes således: «Rådets første direktiv af 23. juli 1962 om fælles regler for visse former for vejgodstransport».~~

<sup>22</sup> EFT L 48 af 22.2.1975, s. 31. Senest ændret ved direktiv 91/224/EØF (EFT L 103 af 23.4.1991, s. 1).

<sup>23</sup> EFT nr. 88 af 24.5.1965, s. 1469/65. Senest ændret ved direktiv 85/505/EØF (EFT L 309 af 21.11.1985, s. 27).

<sup>24</sup> EFT L 18 af 24.1.1980, s. 21.

~~2. Artikel 1 affattes således:~~

~~«Artikel 1~~

~~1. Medlemsstaterne liberaliserer på de i stk. 2 nævnte betingelser de former for international vejgodstransport for tredjemands eller egen regning, som er anført i bilaget, og som udføres til eller fra deres område eller gennem deres område i transit.~~

~~2. Transport og kørsel uden last i forbindelse med de i bilaget anførte former for transport skal fritages for enhver ordning med fællesskabstilladelse og andre former for transporttilladelse.»~~

~~3. Bilag II udgår, og teksten i bilag I erstattes af teksten i bilag II til denne forordning.~~

~~Artikel 14~~

~~Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de foranstaltninger, der træffes i forbindelse med anvendelsen af denne forordning.~~

~~Artikel 15~~

~~Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.~~

~~Den anvendes fra den 1. januar 1993.~~

↓ 3118/93, artikel 11 og 12

~~Artikel 11~~

~~Hvert andet år og første gang senest den 30. juni 1996 forelægger Kommissionen Rådet en rapport om gennemførelsen af denne forordning.~~

~~Artikel 12~~

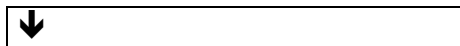
~~1. Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1994.~~

~~2. Anvendelsen af den i artikel 2 omhandlede ordning med fællesskabstilladelser og kontingenter ophører den 1. juli 1998.~~

~~3. Fra denne dato har enhver ikke-hjemmehørende transportvirksomhed, der opfylder betingelserne i artikel 1, ret til midlertidigt og uden kvantitative restriktioner at udføre intern vejgodstransport i en anden medlemsstat, uden at have hjemsted eller andet forretningssted dér.~~

~~På baggrund af erfaringerne, udviklingen på transportmarkedet samt de fremskridt, der gøres med hensyn til harmonisering på transportområdet, forelægger Kommissionen eventuelt Rådet et forslag om ledsagebestemmelser til den endelige ordning, vedrørende et passende system for overvågning af markederne for cabotagekørsel og tilpasning af de i artikel 7 omhandlede beskyttelsesforanstaltninger.~~

---



## KAPITEL VI

### Afsluttende bestemmelser

#### *Artikel 17 Ophævelse*

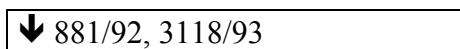
Forordning (EØF) nr. 881/92, forordning (EØF) nr. 3118/93 og direktiv 2006/94/EF ophæves.

Henvisninger til de ophævede forordninger og det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag III.

#### *Artikel 18 Ikrafttræden*

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

Den anvendes fra den [...].



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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*  
[...]

*På Rådets vegne*  
*Formand*  
[...]

↓ 881/92, bilag I (tilpasset)  
→<sub>1</sub> Tiltrædelsesakten af 2003  
→<sub>2</sub> 1791/2006, bilaget, pkt. 6.B.2  
→<sub>3</sub> Akten vedrørende Østrigs,  
Sveriges og Finlands tiltrædelse,  
art. 29 og bilag I, s. 166  
⇒ nyt

## **BILAG I**

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB

(a)

~~(Kraftigt blå papir – format: DIN A4 ☒)~~ Lyseblåt syntetisk papir, mindst 150g/m<sup>2</sup>, format: DIN A4 ☒)

(Tilladelsens side 1)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

Stat, der udsteder tilladelsen

Landets nationalitetsbetegnelse<sup>(1)</sup>

Den kompetente myndighed eller det kompetente organ

TILLADELSE NR.

⇒ BEKRÆFTET KOPI NR. ⇐

til international ~~veigodstransport~~ godskørsel for fremmed regning

Denne tilladelse berettiger<sup>(2)</sup> .....

.....  
til på alle transportforbindelser, for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges på Fællesskabets område, at udføre international ~~veigodstransport~~ godskørsel for fremmed regning som ~~defineret i Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 ☒~~ fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. [...] om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel<sup>(3)</sup> ☒ og i de almindelige bestemmelser i denne tilladelse

Særlige bemærkninger: .....

Denne tilladelse gælder fra den ..... til den .....

Udstedt i ....., den .....

(4) .....

- 
- (1) Landets nationalitetsbetegnelse: (B) Belgien, →<sub>2</sub> (BG) Bulgarien, ← →<sub>1</sub> (CZ) Den Tjekkiske Republik, ← (DK) Danmark, (D) Tyskland, →<sub>1</sub> (EST) Estland, ← (IRL) Irland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (I) Italien, →<sub>1</sub> (CY) Cypern, (LV) Letland, (LT) Litauen, ← (L) Luxembourg, →<sub>1</sub> (H) Ungarn, (MT) Malta, ← (NL) Nederlandene, →<sub>3</sub> (A) Østrig, ← →<sub>1</sub> (PL) Polen, ← (P) Portugal, →<sub>2</sub> (RO) Rumænien, ← →<sub>3</sub> (SLO) Slovenien, (SK) Slovakiet, ← →<sub>3</sub> (FIN) Finland, (S) Sverige, ← (UK) Det Forenede Kongerige.
- (2) Transportvirksomhedens navn eller firmanavn og fuldstændige adresse.
- (3) ~~Underskrift og stempel for den kompetente myndighed eller det kompetente organ, der udsteder tilladelsen.~~  
 Se s. 1 i dette EU-Tidende .
- (4) ~~Se side 1 i denne EU-Tidende~~  Den udstedende myndigheds eller det udstedende organs underskrift og stempel.

(b)

(TILLADELSENS SIDE 2)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder tilladelsen)

~~GENERELLE~~  **ALMINDELIGE**  **BESTEMMELSER**

Denne tilladelse er udstedt i henhold til ~~Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder~~  Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. [denne forordning] .

Den giver ret til på alle transportforbindelser for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges på Fællesskabets område, og eventuelt på de betingelser, der stilles i tilladelsen, at udføre international vejgodstransport godskørsel for fremmed regning:

- fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- fra et tredjeland til et andet tredjeland med transit gennem en eller flere medlemsstater

samt til kørsel uden last i forbindelse med denne transport.

I forbindelse med transport fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt gælder denne tilladelse for den strækning, der tilbagelægges i  Fællesskabet. Den gælder først i  den medlemsstat, hvor læsning eller aflæsning finder sted, ~~så snart~~  når  der er indgået den nødvendige aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland i overensstemmelse med forordning (~~EØF) nr. 881/92~~  (EF) nr. [...] [nærværende forordning] .

Tilladelsen er personlig og kan ikke overdrages.

Den kan ~~inddrages~~  tilbagekaldes  af den kompetente myndighed i den medlemsstat, der har udstedt den, hvis ~~transportvirksomheden~~  indehaveren  f.eks.:

- har undladt at opfylde alle de betingelser, der er knyttet til benyttelsen af tilladelsen
- har afgivet unøjagtige urigtige oplysninger vedrørende de data, der var nødvendige for udstedelsen eller forlængelsen af tilladelsen.

Originaleksemplaret af tilladelsen  ~~Tilladelsen~~ skal opbevares af transportvirksomheden.

En bekræftet ~~genpart~~ kopi af tilladelsen skal medføres i køretøjet<sup>(1)</sup>. Hvis det drejer sig om et sammenkoblet vogntog, skal tilladelsen følge motorkøretøjet. Den gælder for det sammenkoblede vogntog, også selv om påhængs- eller sættevognen ikke er indregistreret eller godkendt til kørsel i tilladelsesindehaverens navn eller er indregistreret eller godkendt til kørsel i en anden stat.



Tilladelsen skal på forlangende forevises kontrolpersonalet.

Indehaveren skal på hver medlemsstats område overholde de der gældende love og administrative bestemmelser, navnlig transportbestemmelser og færdselsregler.

---

<sup>(1)</sup> Ved 'køretøj' forstås et motorkøretøj, som er indregistreret i en medlemsstat, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i en medlemsstat, og som udelukkende er beregnet til godstransport.'

**BILAG II****~~"BILAG~~****~~Transport, der er fritaget for enhver ordning med fællesskabstilladelse og andre former for transporttilladelse~~**

~~1. Transport af postforsendelser som led i en offentlig tjenesteydelse.~~

~~2. Transport af beskadigede køretøjer, der er ude af drift.~~

~~3. Transport af gods med motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøjer ikke overstiger 6 tons, eller hvis tilladte nyttelast, inklusive påhængskøretøjers nyttelast, ikke overstiger 3,5 tons.~~

~~4. Transport af gods med motorkøretøjer, såfremt nedenstående betingelser er opfyldt:~~

~~(a) det befordrede gods skal være virksomhedens ejendom eller være blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne~~

~~(b) transporten skal tjene til at bringe godset til virksomheden, at bringe det bort fra virksomheden, at flytte det enten inden for virksomhedens område eller uden for virksomhedens område til eget brug~~

~~e) motorkøretøjer, der anvendes til sådan transport, skal føres af virksomhedens eget personale~~

~~d) de køretøjer, der transporterer godset, skal tilhøre virksomheden eller være købt af denne på kredit eller være lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at de opfylder betingelserne i Rådets direktiv 84/647/EEF af 19. december 1984 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej<sup>1</sup>~~

~~Denne bestemmelse gælder ikke for anvendelse af et reservekøretøj i tilfælde, hvor det normalt anvendte køretøj er ude af drift for kortere tid~~

~~e) transporten må kun være en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.~~

~~5. Transport af lægemidler, lægeligt apparatur og udstyr samt andre artikler, der er nødvendige i tilfælde af udrykning, særlig i tilfælde af naturkatastrofer.»~~

<sup>1</sup> EFT L 335 af 22.12.1984, s. 72.

↓ 484/2002, bilag (tilpasset)  
→<sub>1</sub> Akten vedrørende Østrigs, Sveriges og Finlands tiltrædelse, art. 29 og bilag I, s. 166  
→<sub>2</sub> Tiltrædelsesakten af 2003  
→<sub>3</sub> 1791/2006, bilaget, pkt. 6.B.2

## **BILAG II III**

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

(a)

(Lyserød –  format  DIN A4;  syntetisk papir, mindst 150g/m<sup>2</sup>  )

(Attestens side 1)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder attesten)

**Medlemsstat, der udsteder attesten**  
**Nationalitetsbetegnelse<sup>(1)</sup>**

**Den kompetente myndighed eller det kompetente organ**

### **FØRERATTEST NR.....**

til ~~vejgodstransport~~ **gods** gods **kørsel** for fremmed regning i henhold til fællesskabstilladelse

(~~Forordning (EF) nr. 881/02 ændret ved forordning (EF) nr. 484/2002 af 1. marts 2002~~  Forordning (EF) nr. [...] [nærværende forordning] )

På baggrund af de dokumenter, som er fremlagt af:

(2) .....

attesteres det, at nedenstående fører:

~~Navn~~  Efternavn  og fornavn .....

Fødested og fødselsdato ..... Nationalitet .....

Identitetsdokumentets art og nummer .....

udstedt den: ..... i .....

Kørekortsnummer .....

udstedt den: ..... i .....

CPR-nummer eller tilsvarende: .....

er beskæftiget i overensstemmelse med de love og administrative bestemmelser og i givet fald, efter de regler der gælder i nedennævnte medlemsstat, kollektive aftaler om betingelserne for beskæftigelse og erhvervsmæssig uddannelse af førere, der gælder i denne medlemsstat, med henblik på at udføre vejtransport  i den pågældende medlemsstat .

(3)

Særlige bemærkninger: .....

Attesten er gyldig fra .....til.....

Udstedt i ....., den .....

(4)

(1) Landets nationalitetsbetegnelse: (B) Belgien, →<sub>3</sub> (BG) Bulgarien, ← →<sub>2</sub> (CZ) Den Tjekkiske Republik, ← (DK) Danmark, (D) Tyskland, →<sub>2</sub> (EST) Estland, ← (IRL) Irland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (I) Italien, →<sub>2</sub> (CY) Cypern, (LV) Letland, (LT) Litauen, ← (L) Luxembourg, →<sub>2</sub> (H) Ungarn, (MT) Malta, ← (NL) Nederlandene, →<sub>1</sub> (A) Østrig, ← →<sub>2</sub> (PL) Polen, ← (P) Portugal, →<sub>3</sub> (RO) Rumænien, ← →<sub>2</sub> (SLO) Slovenien, (SK) Slovakiet, ← →<sub>1</sub> (FIN) Finland, (S) Sverige, ← (UK) Det Forenede Kongerige.

(2) Transportvirksomhedens navn eller firmanavn og fuldstændige adresse.

(3) Etableringsmedlemsstatens navn.

(4) Underskrift og stempel for Den kompetente myndighed eller det kompetente organ ☒ Den udstedende myndigheds eller organs underskrift og stempel ☒, der udsteder attesten.

(Attestens side 2)

(Teksten er affattet på det/de/et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder attesten)

## GENERELLE BESTEMMELSER

Denne attest er udstedt i henhold til ~~Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992, med senere ændringer, om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder~~  Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. [...] af [dato] om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel .

Den attesterer, at den i attestens nævnte fører er beskæftiget i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats love og administrative bestemmelser og i givet fald kollektive aftaler, efter de regler, der gælder i den medlemsstat, der er anført på attesten, om betingelserne for beskæftigelse og erhvervs-mæssig uddannelse af førere med henblik på at udføre vejtransport dér.

Førerattesten tilhører den transportvirksomhed, som stiller den til rådighed for den i attestens nævnte fører, når denne fører et køretøj  (1) , der foretager transport i henhold til en fællesskabstilladelse, som er udstedt til den pågældende transportvirksomhed. Førerattesten kan ikke overdrages. Førerattesten er kun gyldig, så længe de betingelser, i henhold til hvilken den er udstedt, er opfyldt, og skal øjeblikkeligt returneres af transportvirksomheden til de udstedende myndigheder, hvis disse betingelser ikke længere er opfyldt.

Den kan ~~inddrages~~  tilbagekaldes  af den kompetente myndighed i udstedelsesmedlemsstaten, hvis ~~transportvirksomheden~~  indehaveren  f.eks.:

- har undladt at opfylde alle de betingelser, der er knyttet til benyttelsen af attesten
- har afgivet ~~unøjagtige~~ urigtige oplysninger vedrørende de data, der var nødvendige for udstedelsen eller forlængelsen af attesten.

En bekræftet ~~genpart~~ kopi af attesten skal opbevares af transportvirksomheden; ~~O~~originalattesten skal medføres i køretøjet og skal forevises af føreren på forlangende af kontrolpersonalet.

---

<sup>(1)</sup>  Ved 'køretøj' forstås et motorkøretøj, som er indregistreret i en medlemsstat, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i en medlemsstat, og som udelukkende er beregnet til godstransport

**BILAG III****SAMMENLIGNINGSTABEL**

Forordning 881/92	Forordning 3118/93	Direktiv 2006/94	Denne forordning
Artikel 1, stk. 1			Artikel 1, stk. 1
Artikel 1, stk. 2			Artikel 1, stk. 2
Artikel 1, stk. 3			Artikel 1, stk. 3
			Artikel 1, stk. 4 (nyt)
		Artikel 1, stk. 1-2; bilag I; artikel 2	Artikel 1, stk. 5
		Artikel 2	Artikel 1, stk. 6
Artikel 2			Artikel 2 (ændret)
Artikel 3, stk. 1			Artikel 3
Artikel 3, stk. 2			Artikel 4, stk. 1 (ændret)
Artikel 3, stk. 3			Artikel 5, stk. 1 (ændret)
Artikel 4			-
Artikel 5, stk. 1			Artikel 4, stk. 2 (ændret)
Artikel 5, stk. 2			Artikel 4, stk. 3 (ændret)
Artikel 5, stk. 3			Artikel 4, stk. 4 (ændret)
			Artikel 4, stk. 5 (nyt)

Artikel 5, stk. 4, og bilag I, side 2, 7. afsnit, 2. og 3. punktum			Artikel 4, stk. 6 (ændret)
Artikel 5, stk. 5			Artikel 4, stk. 2
Artikel 6, stk. 1			Artikel 5, stk. 2 (ændret)
Artikel 6, stk. 2			Artikel 5, stk. 2 (ændret)
Artikel 6, stk. 3			Artikel 5, stk. 3 (ændret)
Artikel 6, stk. 4			Artikel 5, stk. 4
Artikel 6, stk. 5			Artikel 5, stk. 5
Artikel 7			Artikel 6
Artikel 8, stk. 1			Artikel 7, stk. 1
Artikel 8, stk. 2			Artikel 7, stk. 2
Artikel 8, stk. 3			Artikel 11, stk. 1 (ændret)
Artikel 8, stk. 4			Artikel 11, stk. 2
Artikel 9, stk. 1			Artikel 11, stk. 6 (ændret)
Artikel 9, stk. 2			Artikel 11, stk. 6 (ændret)
	Artikel 1, stk. 1		Artikel 8, stk. 1
	-		Artikel 8, stk. 2
	-		Artikel 8, stk. 3
	Artikel 1, stk. 2		Artikel 8, stk. 4
	Artikel 1, stk. 3		Artikel 8, stk. 5
	Artikel 1, stk. 4		Artikel 8, stk. 6
			Artikel 8, stk. 7 (nyt)

	Artikel 2		-
	Artikel 3		-
	Artikel 4		-
	Artikel 5		-
	Artikel 6, stk. 1		Artikel 9, stk. 1 (ændret)
	Artikel 6, stk. 2		-
	Artikel 6, stk. 3		Artikel 9, stk. 2
	Artikel 6, stk. 4		-
	Artikel 7		-
Artikel 10			Artikel 16, stk. 1 (ændret)
Artikel 11, stk. 1			Artikel 10 (ændret)
Artikel 11, stk. 2			Artikel 12, stk. 1 (ændret)
Artikel 11, stk. 3			Artikel 11, stk. 3 (ændret)
Artikel 11a			-
	Artikel 8, stk. 1		Artikel 10 (ændret)
	Artikel 8, stk. 2		Artikel 12, stk. 2 (ændret)
	Artikel 8, stk. 3		Artikel 12, stk. 2 (ændret)
	Artikel 8, stk. 4, afsnit 1 og 3		-
	Artikel 8, stk. 4, afsnit 2		Artikel 11, stk. 4 (ændret)
	Artikel 8, stk. 4, afsnit 4 og 5		Artikel 11, stk. 5 (ændret)
	Artikel 9		Artikel 12, stk. 3 (ændret)



Artikel 12			Artikel 17
Artikel 13			-
Artikel 14	Artikel 10		-
	Artikel 11		-
Artikel 15	Artikel 12		Artikel 18
		Artikel 3	-
		Artikel 4	-
		Artikel 5	
		Bilag II, III	-
Bilag I			Bilag I
Bilag II			Artikel 1, stk. 5
Bilag III			Bilag II
	Bilag I		-
	Bilag II		-
	Bilag III		-
	Bilag IV		-