

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1055**av den 15 juli 2020****om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Erfarenheter från genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1071/2009 ⁽⁴⁾ och (EG) nr 1072/2009 ⁽⁵⁾ har visat att reglerna i dessa förordningar kan förbättras på en rad punkter.
- (2) För närvarande, och såvida inget annat föreskrivs i nationell rätt, gäller reglerna om rätten att bedriva yrkesmässig trafik inte för företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton eller fordonskombinationer som inte överskrider denna gräns. Antalet sådana företag som bedriver såväl nationella som internationella transporter har ökat, och flera medlemsstater har därför beslutat att tillämpa de regler om rätten att bedriva yrkesmässig trafik som föreskrivs i förordning (EG) nr 1071/2009 på dessa företag. I syfte att undvika eventuella kryphål och med gemensamma regler säkerställa en miniminivå av professionalisering av den sektor som använder motorfordon som enbart är avsedda för gods-transport, med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, och således säkra en tillnärmning av konkurrensvillkoren för alla transportföretag, bör den förordningen ändras. Kraven för rätten att bedriva yrkesmässig trafik bör göras obligatoriska för transportföretag som använder motorfordon eller fordonskombinationer som enbart är avsedda för godstransporter, med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton och som används för internationella transporter.
- (3) Enligt förordning (EG) nr 1072/2009 är vissa typer av internationella godstransporter på väg undantagna från kravet på gemenskapstillstånd för att få tillträde till den europeiska marknaden för godstransporter på väg. Inom ramen för organisationen av den marknaden bör företag som bedriver godstransporter på väg och som transporterar gods i motorfordon eller fordonskombinationer som har en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 2,5 ton undantas från kravet på gemenskapstillstånd eller annat transporttillstånd.
- (4) Även om fordon som har en högsta tillåten totalvikt som understiger ett visst tröskelvärde inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1071/2009 ger den förordningen medlemsstaterna möjlighet att tillämpa delar av eller samtliga bestämmelser däri på sådana fordon.
- (5) För närvarande har medlemsstaterna rätt att låta rätten att bedriva yrkesmässig trafik omfattas av ytterligare krav utöver dem som anges i förordning (EG) nr 1071/2009. Denna möjlighet har inte visat sig vara nödvändig för att möta tvingande behov och har lett till skillnader när det gäller sådant tillträde. Den bör därför avskaffas.

⁽¹⁾ EUT C 197, 8.6.2018, s. 38.⁽²⁾ EUT C 176, 23.5.2018, s. 57.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 april 2019 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 7 april 2020 (EUT C 153, 7.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

- (6) I syfte att motverka fenomenet med så kallade *brevlådeföretag* och garantera rättvis konkurrens och lika villkor på den inre marknaden är det nödvändigt att säkerställa att företag som bedriver yrkesmässig trafik och som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig närvaro i den medlemsstaten och bedriver sin transportverksamhet därifrån. Därför, och mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, är det nödvändigt att förtydliga och skärpa bestämmelserna om huruvida det föreligger en faktisk och stabil företagsetablering samtidigt som man undviker att det leder till införandet av en oproportionell administrativ börda.
- (7) Verklig och kontinuerlig närvaro i etableringsmedlemsstaten bör i synnerhet kräva att företaget utför transporter med lämplig teknisk utrustning som är belägen i den medlemsstaten.
- (8) I förordning (EG) nr 1071/2009 föreskrivs att företag ska bedriva sin verksamhet effektivt och kontinuerligt med lämplig teknisk utrustning och andra hjälpmedel vid ett driftscentrum som är beläget i etableringsmedlemsstaten, och förordningen medger ytterligare krav på nationell nivå, varav det vanligaste är kravet att ha parkeringsplatser tillgängliga i etableringsmedlemsstaten. Dessa krav, som inte har tillämpats på samma sätt, har dock inte varit tillräckliga för att säkerställa en verklig koppling till den medlemsstaten i syfte att effektivt bekämpa brevlådeföretag samt minska risken för systematiskt cabotage och nomadförare som organiseras av ett företag som fordonen inte återvänder till. Med tanke på att särskilda regler om etableringsrätten och tillhandahållandet av tjänster kan vara nödvändiga för att säkerställa att den inre marknaden på transportområdet fungerar väl är det lämpligt att ytterligare harmonisera etableringskraven och skärpa de krav som är kopplade till närvaron i etableringsmedlemsstaten för de fordon som transportföretaget använder. Fastställandet av ett tydligt minsta intervall inom vilket fordonet måste återvända bidrar också till att säkerställa att dessa fordon kan underhållas korrekt med den tekniska utrustning som finns i etableringsmedlemsstaten och underlättar kontroller.

Cykeln för sådana återvändanden bör synkroniseras med transportföretagets skyldighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽⁶⁾ att organisera sin verksamhet på ett sätt som gör det möjligt för föraren att återvända hem åtminstone var fjärde vecka, så att båda skyldigheterna kan uppfyllas genom att föraren återvänder med fordonet minst varannan fyraveckorscykel. Denna synkronisering stärker förarens rätt att återvända och minskar risken för att fordonet måste återvända enbart i syfte att uppfylla detta nya etableringskrav. Kravet på att återvända till etableringsmedlemsstaten bör dock inte innebära att ett visst antal transporter måste utföras i etableringsmedlemsstaten eller på annat sätt begränsa transportföretagets möjlighet att erbjuda tjänster på hela den inre marknaden.

- (9) Eftersom rätten att bedriva yrkesmässig trafik är beroende av det berörda företags goda anseende, behövs klagoranden när det gäller de personer vars agerande måste beaktas, de administrativa förfaranden som måste följas och tidsfrister för återupprättande av gott anseende om en trafikansvarig har förlorat detta.
- (10) Med tanke på deras potential att avsevärt påverka villkoren för rättvis konkurrens på marknaden för transporter på väg, bör allvarliga överträdelser av nationella skattebestämmelser läggas till de punkter som är relevanta för bedömningen av gott anseende.
- (11) Med tanke på deras potential att avsevärt påverka vägtransportmarknaden samt det sociala skyddet av arbetstagare, bör allvarliga överträdelser av unionens regler om utstationering av arbetstagare inom vägtransporter, cabotage och tillämplig lag för avtalsförpliktelser läggas till de punkter som är relevanta för bedömningen av gott anseende.
- (12) Med hänsyn till vikten av rättvis konkurrens på den inre marknaden bör överträdelser av de unionsregler som är av relevans för denna fråga, inbegripet regler för marknadstillträde såsom regler för cabotage, beaktas vid bedömningen av trafikansvarigas och transportföretags goda anseende. Villkoren för kommissionens befogenhet att fastställa hur allvarliga relevanta överträdelser är bör förtydligas i detta avseende.
- (13) Nationella behöriga myndigheter har haft svårigheter att identifiera de handlingar som företagen kan lämna in för att styrka sina ekonomiska resurser, i synnerhet i avsaknad av bestyrkta årliga räkenskaper. Reglerna för vilket bevismaterial som krävs för att styrka ekonomiska resurser bör klargöras.

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (14) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer som enbart är avsedda för godstransport, som används för internationella transporter och som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton, bör ha en miniminivå av ekonomiska resurser för att säkerställa att de kan bedriva verksamhet på en stabil och varaktig grund. Eftersom den verksamhet som bedrivs med dessa fordon i allmänhet är av begränsad storlek bör emellertid motsvarande krav på ekonomiska resurser vara mindre omfattande än de som gäller för transportföretag som använder fordon som överskrider den gränsen. Fordonskombinationer bör beaktas vid fastställandet av erforderliga ekonomiska resurser. Den behöriga myndigheten bör tillämpa den högre kravnivån i fråga om ekonomisk kapacitet om den högsta tillåtna totalvikten för fordonskombinationen överstiger 3,5 ton.
- (15) För att bibehålla och skapa hög standard för företag utan att negativt inverka på den inre marknaden för vägtransporter bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa de finansiella krav som avser användningen av tunga fordon även på de företag som är etablerade på deras territorier i fråga om fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.
- (16) För att säkerställa en tillförlitlig vägtransportsektor och förbättra indrivningen av skulder till offentligt rättsliga organ bör medlemsstaterna kunna kräva efterlevnad av betalningsskyldigheter gentemot offentliga organ, såsom mervärdesskatteskulder och socialförsäkringsavgifter, och kunna kräva att företag inte är föremål för förfaranden som har införts för att skydda deras tillgångar.
- (17) Information om transportföretag i de nationella elektroniska registren bör vara så fullständig och aktuell som möjligt, så att nationella myndigheter med ansvar för kontroll av efterlevnaden av relevanta regler kan få en tillräcklig överblick över de aktörer som utreds. I synnerhet information om registreringsnumret för de fordon som transportföretagen förfogar över och riskvärderingen av transportföretagen bör möjliggöra en bättre nationell och gränsöverskridande kontroll av bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009. Reglerna om de nationella elektroniska registren bör därför ändras i enlighet med detta.
- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att anta bland annat de tekniska förfarandena för elektronisk åtkomst till de andra medlemsstaternas nationella elektroniska register. Detta kan innebära förfaranden som är nödvändiga för att säkerställa att de behöriga myndigheterna har möjlighet att få tillgång till ett företags harmoniserade riskvärdering enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG ⁽⁷⁾ i samband med vägkontroller. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽⁸⁾.
- (19) Definitionen av den allvarligaste överträdelsen när det gäller överskridande av den dagliga körtiden, i enlighet med bilaga IV i förordning (EG) nr 1071/2009, stämmer inte med den befintliga relevanta bestämmelsen i förordning (EG) nr 561/2006. Denna inkonsekvens leder till osäkerhet och skillnader i praxis mellan nationella myndigheter, och därmed till svårigheter i tillämpningen av reglerna i fråga. Definitionen bör därför förtydligas för att säkerställa konsekvens mellan de båda förordningarna.
- (20) Reglerna om tillfälliga inrikestransporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag i en värdmedlemsstat (*cabotage*) bör vara tydliga, enkla och lätta att kontrollera, samtidigt som man bibehåller den liberaliseringsnivå som uppnåtts hittills.
- (21) Cabotagetransporter bör bidra till att öka belägningsfaktorn för tunga fordon och minska antalet tomkörningar, och de bör tillåtas så länge de inte utförs så att de utvecklas till permanent eller kontinuerlig verksamhet i den berörda medlemsstaten. För att säkerställa att cabotagetransporter inte utförs så att de utvecklas till permanent eller kontinuerlig verksamhet bör transportföretag inte tillåtas utföra fler cabotagetransporter i samma medlemsstat inom en viss tid efter en cabotagetransportperiod.

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (22) Även om den ökade liberalisering som fastställs genom artikel 4 i rådets direktiv 92/106/EEG⁽⁹⁾ har varit gynnsam när det gäller att främja kombinerade transporter jämfört med cabotage enligt förordning (EG) nr 1072/2009, och i princip bör bibehållas, är det nödvändigt att säkerställa att den inte missbrukas. Erfarenheter har visat att den bestämmelsen i vissa delar av unionen har använts systematiskt för att kringgå cabotagetransportens tillfälliga karaktär och som grund för en kontinuerlig närvaro av fordon i en annan medlemsstat än företagets etableringsmedlemsstat. Sådana otillbörliga metoder riskerar att leda till social dumpning och äventyrar respekten för den rättsliga ramen gällande cabotage. Medlemsstater bör därför kunna avvika från artikel 4 i direktiv 92/106/EEG och tillämpa bestämmelserna om cabotage i förordning (EG) nr 1072/2009 för att komma till rätta med sådana problem genom att införa en proportionell gräns för en kontinuerlig närvaro av fordon inom deras territorium.
- (23) En verkningsfull och effektiv kontroll av efterlevnaden av reglerna är en förutsättning för rättvis konkurrens på den inre marknaden. Kontrollverktygen måste bli mer digitaliserade för att man ska kunna frigöra kontrollkapacitet, minska onödiga administrativa bördor för företag som utför internationella transporter, särskilt små och medelstora företag, säkerställa bättre inriktning på transportföretag med hög riskvärdering och upptäcka bedrägliga metoder. Det bör klargöras hur företag som bedriver yrkesmässig trafik kan styrka överensstämmelse med reglerna för cabotagetransporter. Vägkontroller bör utgå från transporthandlingar och, om sådana är tillgängliga, färdskrivardata. För att förenkla framläggandet av relevanta bevis och de behöriga myndigheternas behandling av bevisen bör användningen och överföringen av elektronisk transportinformation erkännas som metod för att styrka överensstämmelse. Det format som används för detta ändamål bör säkerställa tillförlitligheten och äktheten. Med tanke på den ökande användningen av effektivt elektroniskt informationsutbyte inom transport och logistik är det viktigt att säkerställa samstämmighet i regelverken och fastställa bestämmelser om förenkling av administrativa förfaranden.
- (24) Reglerna om internationella transporter riktar sig till transportföretagen, och dessa bär därför följderna av eventuella överträdelser som de har begått. I syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg bör medlemsstaterna också föreskriva tydliga och förutsebara regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer i fall då dessa visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster som de beställde innebar överträdelser av förordning (EG) nr 1072/2009.
- (25) Europeiska arbetsmyndigheten, vars verksamhetsområde i enlighet med artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149⁽¹⁰⁾ omfattar förordning (EG) nr 1071/2009, kommer att spela en viktig roll när det gäller att hjälpa medlemsstaterna att på ett adekvat sätt tillämpa reglerna i den här förordningen. Denna roll kommer särskilt att gälla samordnade kontroller, underlättande av samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, främjande och utbyte av bästa praxis, stöd till kapacitetsutbyggnad, utbildning och informationskampanjer.
- (26) I syfte att ta hänsyn till marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för att ändra bilagorna I, II och III till förordning (EG) nr 1071/2009 och bilagorna I, II och III till förordning (EG) nr 1072/2009. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹¹⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (27) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att införa en grad av harmonisering inom vissa områden som ännu inte harmoniserats genom unionsrätten, i synnerhet i fråga om transporter med lätta kommersiella fordon och tillämpningspraxis, och att tillnärma konkurrensvillkoren och förbättra tillämpningen, inte i tillräcklig

⁽⁹⁾ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 av den 20 juni 2019 om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten, om ändring av förordningarna (EG) nr 883/2004, (EU) nr 492/2011 och (EU) 2016/589 och om upphävande av beslut (EU) 2016/344 (EUT L 186, 11.7.2019, s. 21).

⁽¹¹⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av de eftersträvade målens karaktär och vägtransporternas gränsöverskridande karaktär, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (28) Förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 ⁽¹²⁾ bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EG) nr 1071/2009

Förordning (EG) nr 1071/2009 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.4 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

”a) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton som uteslutande bedriver nationella transporter i den egna etableringsmedlemsstaten.”

b) Följande led ska införas:

”aa) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 2,5 ton.”

c) Led b ska ersättas med följande:

”b) Företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg.”

d) Följande stycke ska läggas till:

”För tillämpningen av första stycket b ska alla vägtransporter, utom transporter mot betalning eller annan ersättning för vilka ingen direkt eller indirekt ersättning mottas och som inte direkt eller indirekt genererar någon inkomst för fordonets förare eller för någon annan och som saknar koppling till yrkesmässig verksamhet, anses som transporter uteslutande i icke-kommersiellt syfte.”

2. Artikel 3.2 ska utgå.

3. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Villkor rörande etableringskravet

1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 a ska företaget i etableringsmedlemsstaten

a) förfoga över lokaler där det har tillgång till sin centrala företagsinformation i original, antingen elektroniskt eller i annan form, särskilt sina transportavtal, handlingar rörande fordon som företaget förfogar över, räkenskaper, personalhandlingar, anställningsavtal, socialförsäkringshandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om utsändning och utstationering av förare, handlingar som innehåller uppgifter om cabotage, kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att företaget uppfyller villkoren enligt denna förordning,

b) organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att fordon som företaget förfogar över och som används vid internationella transporter återvänder till ett av driftscentrumen i den medlemsstaten senast inom åtta veckor efter avfärden,

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 av den 25 oktober 2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden och om upphävande av kommissionens beslut 2008/49/EG (IMI-förordningen) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

- c) vara registrerat i företagsregister i den medlemsstaten eller i ett liknande register när detta krävs enligt nationell rätt,
 - d) vara föremål för inkomstskatt och, när detta krävs enligt nationell rätt, ha tilldelats ett giltigt registreringsnummer för mervärdesskatt,
 - e) så snart tillstånd beviljats, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal, förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning,
 - f) effektivt och kontinuerligt bedriva sin administrativa och kommersiella verksamhet med lämplig utrustning och lämpliga hjälpmedel i sådana lokaler som anges i led a, belägna i den medlemsstaten, och effektivt och kontinuerligt förvalta sina transporter och därvid använda de fordon som avses i led g med lämplig teknisk utrustning belägen i den medlemsstaten,
 - g) fortlöpande och regelbundet förfoga över ett antal fordon som uppfyller villkoren i led e samt förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i den medlemsstaten, i båda fallen i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym.
2. Utöver de krav som fastställs i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att ett företag i etableringsmedlemsstaten
- a) i proportion till storleken på företagets verksamhet har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid,
 - b) i proportion till storleken på företagets verksamhet har verksamhetsanknuten infrastruktur, utöver den tekniska utrustning som avses i punkt 1 f, på den medlemsstatens territorium, inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid."
4. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:
 - i) Andra stycket ska ersättas med följande:

"När det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga, verkställande direktörer och andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut uppträder. Hänvisningar i denna artikel till fällande domar, sanktioner eller överträdelser ska omfatta fällande domar eller sanktioner mot eller överträdelser som begåtts av företaget, dess trafikansvariga, verkställande direktörer och andra relevanta personer enligt vad medlemsstaten fastställer."
 - ii) Berör inte den svenska versionen.
 - iii) I tredje stycket a ska följande led läggas till:

"vii) skatterätt."
 - iv) I tredje stycket b ska följande led läggas till:

"xi) utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn,

xii) tillämplig lag för avtalsförpliktelser,

xiii) cabotage."
 - b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Vid tillämpning av punkt 1 tredje stycket b ska den behöriga myndigheten i etableringsmedlemsstaten, när den trafikansvarige eller transportföretaget i en eller flera medlemsstater har dömts för ett allvarligt brott eller ådragit sig sanktioner för någon av de allvarligaste överträdelserna av unionsreglerna enligt bilaga IV, på lämpligt sätt och i rätt tid genomföra och fullborda ett administrativt förfarande som, om det är lämpligt, ska inbegripa en kontroll på plats i det berörda företagets lokaler.

Under det administrativa förfarandet ska den trafikansvarige eller andra juridiska ombud för transportföretaget, alltefter omständigheterna, ges rätt att lägga fram sina argument och förklaringar.

Under det administrativa förfarandet ska den behöriga myndigheten bedöma huruvida en förlust av gott anseende på grund av särskilda omständigheter skulle vara oskälig i det enskilda fallet. Vid denna bedömning ska den behöriga myndigheten ta hänsyn till antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och unionsregler i enlighet med punkt 1 tredje stycket, liksom till antalet mest allvarliga överträdelser av unionsregler enligt bilaga IV med avseende på vilka den trafikansvarige eller transportföretaget har blivit föremål för en fällande dom eller för sanktioner. Ett sådant undersökningsresultat ska vederbörligen motiveras.

Om den behöriga myndigheten anser att förlusten av gott anseende skulle vara oskälig ska den besluta att det berörda företaget även fortsättningsvis ska anses ha gott anseende. Skälen till detta beslut ska noteras i det nationella registret. Antalet sådana beslut ska anges i den rapport som avses i artikel 26.1.

Om den behöriga myndigheten inte anser att förlusten av gott anseende skulle vara oskälig ska den fällande domen eller sanktionen leda till förlust av gott anseende.”

c) Följande punkt ska införas:

”2a. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att upprätta en förteckning över kategorier, typer och allvarlighetsgrader i fråga om allvarliga överträdelser av unionsregler enligt punkt 1 tredje stycket b som, utöver dem som anges i bilaga IV, kan leda till förlust av gott anseende. Medlemsstaterna ska beakta upplysningar om dessa överträdelser, inklusive upplysningar från andra medlemsstater, när de fastställer prioriteringarna för kontroller enligt artikel 12.1.

För detta ändamål ska kommissionen

- a) fastställa vilka kategorier och typer av överträdelser som oftast förekommer,
- b) fastställa överträdelsernas allvarlighetsgrad med beaktande av den risk för dödsfall eller svåra skador samt för snedvridning av konkurrensen på vägtransportmarknaden som de medför, inbegripet genom att undergräva transportarbetares arbetsvillkor,
- c) ange den överträdelsefrekvens över vilken upprepade överträdelser ska betraktas som mer allvarliga och därvid ta hänsyn till antalet fordon som används inom den transportverksamhet som leds av den trafikansvarige.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 25.3.”

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska första stycket ersättas med följande:

”1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 c ska ett företag vid varje givet tillfälle kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Företaget ska, på grundval av årliga räkenskaper som har bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, kunna bevisa att det för varje år förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst

- a) 9 000 EUR för det första motorfordon som används,
- b) 5 000 EUR för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används och som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, och
- c) 900 EUR för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används och som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton.

Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton ska, på grundval av årliga räkenskaper som bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, för varje år visa att de förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst

- a) 1 800 EUR för det första fordon som används, och
- b) 900 EUR för varje ytterligare fordon som används.

Medlemsstaterna får kräva att företag som är etablerade på deras territorier visar att de för dessa fordon förfogar över samma belopp av kapital och reserver som för de fordon som anges i första stycket. I dessa fall ska den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om detta och kommissionen ska göra informationen allmänt tillgänglig.”

b) Följande punkt ska införas:

”1a. Utöver de krav som anges i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att företaget, den trafikansvarige eller andra relevanta personer enligt medlemsstaternas beslut, inte har utestående icke-personliga skulder till offentligrättsliga organ och inte är i konkurs eller är föremål för insolvens- eller likvidationsförfaranden.”

c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Den behöriga myndigheten får genom undantag från punkt 1 godta eller kräva att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg som fastställts av den behöriga myndigheten, exempelvis en bankgaranti eller en försäkring, inbegripet en yrkesansvarsförsäkring från en eller flera banker eller andra finansinstitut, inklusive försäkringsföretag, eller något annat bindande dokument, som utgör en solidarisk garanti för företaget för de belopp som anges i punkt 1.”

d) Följande punkt ska införas:

”2a. Den behöriga myndigheten ska genom undantag från punkt 1 och i avsaknad av bestyrkta årliga räkenskaper för ett företags registreringsår, godkänna att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg, exempelvis en bankgaranti, ett dokument som utfärdats av ett finansinstitut som fastställer tillgång till kredit i företagets namn, eller ett annat bindande dokument enligt vad som fastställts av den behöriga myndigheten, som styrker att företaget förfogar över de belopp som anges i punkt 1.”

6. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Medlemsstater får främja att det med treårsintervaller anordnas fortbildning i de ämnen som anges i bilaga I, för att se till att den eller de personer som avses i punkt 1 är tillräckligt medvetna om utvecklingen inom sektorn.”

b) Punkt 9 ska ersättas med följande:

”9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24a för att ändra bilagorna I, II och III i syfte att anpassa dem till marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen.”

7. I artikel 9 ska följande stycke läggas till:

”I syfte att bevilja tillstånd till ett företag som bedriver godstransporter på väg och som enbart använder motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton får medlemsstaterna bevilja undantag från det examensprov som avses i artikel 8.1 för personer som kan bevisa att de fortlöpande har lett ett företag av samma typ under hela den tioårsperiod som föregår den 20 augusti 2020.”

8. I artikel 11.4 ska tredje stycket utgå.

9. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. De behöriga myndigheterna ska regelbundet kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i denna förordning. Medlemsstaterna ska därför genomföra kontroller, när så är lämpligt inbegripet kontroller på plats i det berörda företagets lokaler, inriktade på företag med högre risk. För detta ändamål ska medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som de inrättat enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (*) till att omfatta alla överträdelser som anges i artikel 6 i den här förordningen.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).”

b) I punkt 2 ska andra stycket utgå.

10. I artikel 13.1 ska led c ersättas med följande:

”c) Högst sex månader om kravet avseende ekonomiska resurser inte är uppfyllt, i syfte att visa att kravet återigen är varaktigt uppfyllt.”

11. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande stycke läggas till:

”Den behöriga myndigheten får inte återupprätta den trafikansvariges goda anseende tidigare än ett år efter förlusten av gott anseende och under alla omständigheter inte förrän den trafikansvarige har visat att hon eller han har genomgått lämplig utbildning i minst tre månader eller har klarat ett examensprov i de ämnen som förtecknas i del I i bilaga I till denna förordning.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Så länge som ingen åtgärd för återupprättande har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning och punkt 1 i denna artikel, ska det intyg om yrkeskunnande som avses i artikel 8.8 och innehas av den trafikansvarige som förklarats olämplig inte längre vara giltigt i någon medlemsstat.”

12. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Led c ska ersättas med följande:

”c) Namn på de trafikansvariga som har utsetts och uppfyller kraven i artikel 3 vad gäller gott anseende och yrkeskunnande eller, i förekommande fall, namn på en legal företrädare.”

ii) Följande led ska läggas till:

”g) Registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över i enlighet med artikel 5.1 g.

h) Antalet anställda i företaget den 31 december föregående år, som ska noteras i det nationella registret senast den 31 mars varje år.

i) Företagets riskvärdering i enlighet med artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG.”

iii) Andra, tredje och fjärde styckena ska ersättas med följande:

”De uppgifter som avses i första stycket a–d ska vara tillgängliga för allmänheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter.

Medlemsstaterna får välja att i separata register bevara de uppgifter som avses i första stycket e–i. De uppgifter som avses i leden e och f ska i så fall, direkt eller på begäran, göras tillgängliga för samtliga behöriga myndigheter i medlemsstaten i fråga. Begärda uppgifter ska lämnas inom fem arbetsdagar efter det att begäran har mottagits.

De uppgifter som avses i första stycket g, h och i ska göras tillgängliga för behöriga myndigheter i samband med vägkontroller senast 12 månader efter ikraftträdandet av den genomförandeakt som antagits enligt punkt 6, som specificerar vilka funktionaliteter som gör att uppgifterna kan göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samband med vägkontroller.

Åtkomst till de uppgifter som avses i första stycket e–i ska endast vara möjlig för andra myndigheter än de behöriga myndigheterna om dessa myndigheter vederbörligen har fått befogenhet att utöva tillsyn och ålägga sanktioner inom vägtransportområdet, och om deras tjänstemän har ålagts tystnadsplikt eller på annat sätt omfattas av formell tystnadsplikt.”

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla uppgifter i det nationella elektroniska registret hålls uppdaterade och är korrekta.”

c) I punkt 6 ska följande stycken läggas till:

”Senast 14 månader efter antagandet av en genomförandeakt om en gemensam formel för beräkning av riskvärdering i enlighet med vad som avses i artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG ska kommissionen anta genomförandeakter för att specificera vilka funktionaliteter som gör att de uppgifter som avses i punkt 2 g, h och i kan göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samband med vägkontroller.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 25.2.”

d) Punkt 7 ska utgå.

13. Artikel 18 ska ersättas med följande:

”Artikel 18

Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbytet av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av denna förordning. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen den nationella kontaktpunktens namn och adress senast den 4 december 2011. Kommissionen ska upprätta en förteckning över samtliga kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.

2. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska ha ett nära samarbete och snabbt bistå varandra och tillhandahålla varandra all annan information som är relevant för att främja genomförandet och efterlevnaden av denna förordning.

3. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska utbyta information om fällande domar och sanktioner i fråga om de allvarliga överträdelser som avses i artikel 6.2. En medlemsstat som mottar ett meddelande om en allvarlig överträdelse som avses i artikel 6.2 och som under de föregående två åren har resulterat i en fällande dom eller en sanktion från en annan medlemsstat, ska föra in den anmälda överträdelsen i sitt nationella elektroniska register.

4. Medlemsstaterna ska svara på begäranden om information från alla behöriga myndigheter i andra medlemsstater och genomföra kontroller, inspektioner och utredningar av huruvida företag som bedriver yrkesmässig trafik och som är etablerade på deras territorium uppfyller det krav som anges i artikel 3.1 a. Sådana begäranden om information får omfatta tillgång till handlingar som krävs för att visa att de villkor som fastställs i artikel 5 är uppfyllda. Begäranden om information från medlemsstaternas behöriga myndigheter ska vara vederbörligen motiverade. För detta ändamål ska begäranden innehålla trovärdiga indikationer på eventuella överträdelser av artikel 3.1 a, uppgift om syftet med begäran och tillräckligt detaljerade uppgifter om den information och de handlingar som begärs.

5. Medlemsstaterna ska lämna in den information som andra medlemsstater begärt enligt punkt 4 inom 30 arbetsdagar från mottagandet av begäran. Medlemsstaterna får sinsemellan komma överens om en kortare tidsfrist.

6. Om den anmodade medlemsstaten anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska den informera den ansökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran. Den ansökande medlemsstaten ska ytterligare motivera sin begäran. Om den ansökande medlemsstaten inte kan ytterligare motivera sin begäran, får den anmodade medlemsstaten avvisa begäran.

7. När det är svårt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den anmodade medlemsstaten informera den ansökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran, och ange skälen för detta. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning på de svårigheter som angetts. Vid upprepade förseningar i fråga om att tillhandahålla information till den ansökande medlemsstaten ska kommissionen underrättas och vidta lämpliga åtgärder.

8. Det informationsutbyte som avses i punkt 3 ska ske genom systemet för utbyte av meddelanden, nämligen Europeiska registret för vägtransportföretag (ERRU) som inrättades genom kommissionens förordning (EU) nr 1213/2010 (*). Det administrativa samarbete och det ömsesidiga bistånd mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna som föreskrivs i punkterna 4–7 ska genomföras genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 (**). I detta syfte får varje medlemsstat utse den kontaktpunkt som avses i punkt 1 till behörig myndighet, och ska underrätta kommissionen om detta genom IMI.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som har överförts till dem i enlighet med denna artikel endast används i det eller de ärenden som den har begärts för. Behandling av personuppgifter ska utföras endast i syfte att efterleva denna förordning och ska ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (**).

10. Inga avgifter får tas ut i samband med det ömsesidiga administrativa samarbetet och biståndet.

11. En begäran om information ska inte hindra de behöriga myndigheterna från att vidta åtgärder i enlighet med gällande nationell rätt och unionsrätten för att utreda och förhindra påstådda åsidosättanden av denna förordning.

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 1213/2010 av den 16 december 2010 om gemensamma bestämmelser för sammankoppling av nationella elektroniska register avseende vägtransportföretag (EUT L 335, 18.12.2010, s. 21).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 av den 25 oktober 2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden och om upphävande av kommissionens beslut 2008/49/EG (IMI-förordningen) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1)."

14. I artikel 23 ska följande stycken läggas till:

"Med avvikelse från artikel 1.2 ska företag som bedriver internationella godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton till och med den 21 maj 2022 undantas från denna förordnings bestämmelser, såvida inte annat föreskrivs i etableringsmedlemsstatens rätt.

Med avvikelse från artikel 16.2 ska kravet att ta med företagets riskvärdering i de nationella elektroniska registren gälla från och med 14 månader efter ikraftträdandet av genomförandeakten om en gemensam formel för beräkning av riskvärderingen enligt artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG."

15. Artikel 24 ska utgå.

16. Följande artikel ska införas:

"Artikel 24a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 8.9 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 20 augusti 2020.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 8.9 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*).

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 8.9 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

17. Artikel 25 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*) tillämpas.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas."

18. Artikel 26 ska ändras på följande sätt:

a) Titeln ska ersättas med följande:

"Rapportering och översyn".

b) Punkt 1 b ska ersättas med följande:

"b) Uppgift om antalet tillstånd som utfärdats enligt denna förordning per år och typ, antalet tillfälligt indragna tillstånd, antalet återkallade tillstånd samt om antalet olämplighetsförklaringar, liksom skälen till dessa. Rapporter som avser perioden efter den 21 maj 2022 ska även innehålla en uppdelning av dessa uppgifter i

i) företag som bedriver persontransporter på väg,

ii) företag som bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, och

iii) alla andra företag som bedriver godstransporter på väg."

c) Följande punkter ska läggas till:

"3. Medlemsstaterna ska vartannat år rapportera till kommissionen om de begäranden om information som de gjort enligt artikel 18.4–18.9, om de svar som inkommit från andra medlemsstater och om de åtgärder som de har vidtagit på grundval av den information som har lämnats.

4. På grundval av de uppgifter som inhämtats av kommissionen enligt punkt 3 och av ytterligare bevis ska kommissionen senast den 21 augusti 2023 lägga fram en detaljerad rapport för Europaparlamentet och rådet om omfattningen av medlemsstaternas administrativa samarbete, om eventuella brister i detta avseende och om möjliga lösningar för att förbättra samarbetet. På grundval av denna rapport ska kommissionen bedöma huruvida det är nödvändigt att föreslå ytterligare åtgärder.

5. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av denna förordning senast den 21 augusti 2023 och till Europaparlamentet och rådet rapportera om tillämpningen av denna förordning.

6. Efter den rapport som avses i punkt 5 ska kommissionen regelbundet utvärdera denna förordning och lägga fram utvärderingsresultaten för Europaparlamentet och rådet.

7. I tillämpliga fall ska de rapporter som avses i punkterna 5 och 6 åtföljas av relevanta lagstiftningsförslag."

19. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Titeln ska ersättas med följande:

"De allvarligaste överträdelserna enligt artikel 6.2".

b) I punkt 1 ska led b ersättas med följande:

"b) Att under en arbetsdag överskrida den maximala körtiden per dag med 50 % eller mer."

c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Att färdskrivare och/eller hastighetsbegränsande anordning saknas eller att det i fordonet finns och/eller används utrustning som bedrägligt kan ändra de uppgifter som har registrerats av färdskrivaren och/eller den hastighetsbegränsande anordningen, eller att diagramblad eller uppgifter som har överförts från färdskrivaren och/eller förarkortet förfalskas."

Artikel 2

Ändringar av förordning (EG) nr 1072/2009

Förordning (EG) nr 1072/2009 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.5 ska ändras på följande sätt:

a) Led c ska ersättas med följande:

"c) Till och med den 20 maj 2022: godstransport med fordon vars högsta tillåtna totalvikt inte överstiger 3,5 ton."

b) Följande led ska införas:

"ca) Från och med den 21 maj 2022: godstransport med fordon vars högsta tillåtna totalvikt inte överstiger 2,5 ton."

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska tredje stycket utgå.

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna ska överensstämma med den mall som finns i bilaga II; i bilagan anges också villkor för hur tillståndet får utnyttjas. De ska innehålla åtminstone två av de säkerhetskomponenter som förtecknas i bilaga I.

För fordon som används för godstransport, vars högsta tillåtna totalvikt inte överstiger 3,5 ton och för vilka de lägre ekonomiska krav som fastställs i artikel 7.1 andra stycket i förordning (EG) nr 1071/2009 tillämpas ska den utfärdande myndigheten i avsnittet 'Särskilda anmärkningar' i gemenskapstillståndet, eller i den bestyrkta kopian av detta, ange '≤ 3,5 t'.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14b för att ändra bilagorna I och II i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen."

3. Artikel 5.4 ska ersättas med följande:

"4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14b för att ändra bilaga III i syfte att anpassa den till den tekniska utvecklingen."

4. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"2a. Transportföretag får inte utföra cabotagetransporter med samma fordon eller, om det är fråga om fordons-tåg, med dess motorfordon, i samma medlemsstat inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten i den medlemsstaten har utförts."

b) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:

"3. Inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag ska endast anses förenliga med denna förordning om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis för den föregående internationella transporten och för varje därpå följande cabotagetransport som utförts. Om fordonet har varit på värdmedlemsstatens territorium inom den fyradagarsperiod som föregår den internationella transporten ska transportföretaget även uppvisa tydliga bevis för alla transporter som utförts under den perioden."

c) Följande punkt ska införas:

"4a. Bevis som avses i punkt 3 ska på begäran och inom den tid som vägkontrollen tar uppvisas för eller överföras till behörig kontrollant i värdmedlemsstaten. De får visas upp eller överföras elektroniskt, med användning av ett strukturerat format som kan ändras efter hand och som kan användas direkt för lagring och behandling i datorer, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) enligt tilläggsprotokollet (Genève) till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln av den 20 februari 2008. Under vägkontrollen ska föraren tillåtas ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla bevis enligt punkt 3."

d) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Varje transportföretag som har tillstånd i etableringsmedlemsstaten, enligt den medlemsstatens lagstiftning, att utföra sådana godstransporter på väg som anges i artikel 1.5 a–ca ska, enligt villkoren i detta kapitel, ha rätt att utföra dels cabotagetransporter av samma slag, dels cabotagetransporter med fordon av samma kategori."

5. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:

"3. Kommissionen ska undersöka situationen, särskilt med utgångspunkt i relevanta uppgifter, och ska, efter att ha hört den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (*), fatta beslut inom en månad efter mottagandet av medlemsstatens begäran om huruvida skyddsåtgärder är nödvändiga eller ej och, om de bedöms som nödvändiga, vidta dem."

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1)."

b) Följande punkt ska läggas till:

"7. Utöver punkterna 1–6 i denna artikel och med avvikelse från artikel 4 i direktiv 92/106/EEG får medlemsstaterna, om det är nödvändigt för att undvika att den sistnämnda bestämmelsen missbrukas genom tillhandahållande av obegränsade och kontinuerliga tjänster bestående av inledande eller avslutande vägtransportsträckor utförda inom en värdmedlemsstat som utgör en del av en kombinerad transport mellan medlemsstater, föreskriva att artikel 8 i denna förordning ska tillämpas på transportföretag när de utför sådana inledande eller avslutande vägtransportsträckor inom den medlemsstaten. Med avseende på sådana transportsträckor får medlemsstaterna bevilja en längre period än den period på sju dagar som föreskrivs i artikel 8.2 i denna förordning, och föreskriva en kortare period än den period på fyra dagar som fastställs i artikel 8.2a i denna förordning. Tillämpningen av artikel 8.4 i denna förordning på sådana transporter ska inte påverka de krav som följer av direktiv 92/106/EEG. Medlemsstater som utnyttjar den avvikelse som föreskrivs i denna punkt ska underrätta kommissionen om detta innan de tillämpar de relevanta nationella åtgärderna. De ska se över dessa åtgärder minst vart femte år och underrätta kommissionen om resultatet av denna översyn. De ska göra dessa regler, inbegripet respektive perioders längd, tillgängliga för allmänheten på ett transparent sätt."

6. Följande artikel ska införas:

"Artikel 10a

Kontroller

1. För att i ännu högre grad se till att de skyldigheter som fastställs i detta kapitel uppfylls ska medlemsstaterna säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas på deras territorium. Strategin ska främst inriktas på företag med hög riskvärdering, enligt vad som avses i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (*).

2. Varje medlemsstat ska säkerställa att kontrollerna i enlighet med artikel 2 i direktiv 2006/22/EG där så är relevant omfattar kontroller av cabotagetransporter.

3. Medlemsstaterna ska, minst två gånger om året, vidta samordnade åtgärder för vägkontroller av cabotagetransport. Sådana kontroller ska genomföras samtidigt av de nationella myndigheter som har ansvar för kontrollen av efterlevnaden av reglerna inom området för vägtransporter i minst två medlemsstater, varvid varje nationell myndighet agerar på sitt eget territorium. Medlemsstaterna får kombinera dessa aktiviteter med dem som föreskrivs i artikel 5 i direktiv 2006/22/EG. De nationella kontaktpunkter som utsetts i enlighet med artikel 18.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska utbyta information om det antal och den typ av överträdelser som upptäcks efter det att samordnade vägkontroller har ägt rum.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35)."

7. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 14a

Ansvar

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av kapitlen II och III, om dessa visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster de beställt innebar överträdelser av denna förordning.

Artikel 14b

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.4 och 5.4 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 20 augusti 2020.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.4 och 5.4 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*).

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.4 och 5.4 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underlåtit kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

8. Artikel 15 ska utgå.

9. Artikel 17 ska ersättas med följande:

"Artikel 17

Rapportering och översyn

1. Senast den 31 mars vartannat år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många transportföretag som innehade gemenskapstillstånd den 31 december vart och ett av de föregående två åren samt om antalet bestyrkta kopior för fordon i trafik den dagen. Rapporter om perioden efter den 20 maj 2022 ska även innehålla en uppdelning av dessa uppgifter efter transportföretag som bedriver internationella godstransporter på väg endast med hjälp av fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och övriga transportföretag som bedriver gods-transporter på väg.

2. Senast den 31 mars vartannat år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många förartillstånd som utfärdades under vart och ett av de föregående två kalenderåren samt det totala antalet förartillstånd i omlopp den 31 december vart och ett av de föregående två åren. Rapporter om perioden efter den 20 maj 2022 ska även innehålla en uppdelning av dessa uppgifter efter transportföretag som bedriver internationella godstransporter på väg endast med hjälp av fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och övriga transportföretag som bedriver godstransporter på väg.
3. Senast den 21 augusti 2022 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin nationella tillsynsstrategi, som antagits i enlighet med artikel 10a. Senast den 31 mars varje år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de tillsynsåtgärder som vidtagits under det föregående kalenderåret i enlighet med artikel 10a, inklusive, om så är lämpligt, antalet genomförda kontroller. Denna information ska inbegripa uppgift om antalet kontrollerade fordon.
4. Kommissionen ska utarbeta en rapport om läget för unionens vägtransportmarknad senast den 21 augusti 2024. Rapporten ska innehålla en analys av marknadssituationen, inklusive en utvärdering av kontrollernas effektivitet och av utvecklingen av anställningsvillkoren inom yrket.
5. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av denna förordning, i synnerhet effekterna av ändringarna av artikel 8, införda genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 (*) senast den 21 augusti 2023 och till Europaparlamentet och rådet rapportera om tillämpningen av den här förordningen.
6. Efter den rapport som avses i punkt 5 ska kommissionen regelbundet utvärdera denna förordning och lägga fram utvärderingsresultaten för Europaparlamentet och rådet.
7. I tillämpliga fall ska de rapporter som avses i punkterna 5 och 6 åtföljas av relevanta lagstiftningsförslag.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn (EUT L 249, 31.7.2020, s. 17)."

Artikel 3

Ändringar av förordning (EU) nr 1024/2012

I bilagan till förordning (EU) nr 1024/2012 ska följande punkt läggas till:

"15. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (*): Artikel 18.8.

(*) EUT L 300, 14.11.2009, s. 51."

Artikel 4

Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas från och med den 21 februari 2022.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 juli 2020.

På Europaparlamentets vägnar

D.M. SASSOLI

Ordförande

På rådets vägnar

J. KLOECKNER

Ordförande