



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte
att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik¹ och förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg² (nedan kallade *förordning (EG) nr 1071/2009*, *förordning (EG) nr 1072/2009* eller *förordningarna*) antogs som en del av ett åtgärds paket som syftar till att modernisera de bestämmelser som reglerar rätten att yrkesmässigt bedriva transporter på väg och tillträdet till marknaden för godstransporter på väg.

Förordningarnas övergripande syfte är att fungera som stöd för en välfungerande inre marknad för transporter på väg, och för marknadens effektivitet och konkurrenskraft.

Förordning (EG) nr 1071/2009 innehåller de bestämmelser som företagen måste uppfylla för att få bedriva yrkestrafik på väg (passagerar- och godstrafik). Där fastställs även vissa bestämmelser för att reglera och underlätta tillämpningen i medlemsstaterna.

I förordning (EG) nr 1072/2009 fastställs de villkor som företag som har för avsikt att bedriva verksamhet på den internationella marknaden för godstransporter på väg och på nationella marknader andra än sina egna (cabotage) måste uppfylla. Den förordningen innehåller bestämmelser som rör handlingar som utfärdas till sådana företag av registreringsmedlemsstaten (gemenskapstillstånd), samt till förare från tredjeländer (förartillstånd).

En efterhandsutvärdering av förordningarna genomfördes 2014–2015³ och gav vid handen att förordningarna endast delvis var ändamålsenliga för sitt ursprungliga syfte att skapa lämpliga konkurrensvillkor på marknaden. De huvudsakliga svårigheterna var kopplade till brister i reglerna och deras tillämpning. Detta förslag, som är ett Refit-initiativ⁴, är också avsett att rätta till dessa brister.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Detta förslag är ett led i en bredare pågående översyn av vägtransportlagstiftningen. Det är nära kopplat till andra befintliga rättsakter om vägtransporter, särskilt den sociala lagstiftningen för vägtransporter (förordning (EG) nr 561/2006⁵, direktiv 2002/15/EG⁶, direktiv 2006/22/EG⁷ och förordning (EU) nr 165/2014⁸). Bättre efterlevnad av marknadsreglerna, såsom föreslås i detta förslag, kommer därför att underlättas genom befintliga synergier, och samtidigt kommer förslaget att bidra till att kontrollera tillämpningen av de sociala bestämmelserna på ett indirekt sätt.

¹ EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

² EUT L 300, 14.11.2009, s. 72.

³ Kommissionen har offentliggjort ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar med resultaten av denna utvärdering: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Initiativ nr 10 i bilaga 2 till kommissionens arbetsprogram för 2017.

⁵ EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁶ EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

⁷ EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁸ EUT L 60, 28.2.2014, s. 1.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget bidrar direkt till en av den nuvarande kommissionens viktigaste prioriteringar, nämligen att främja en djupare och mer rättvis inre marknad. Dess huvudsakliga syfte är att ytterligare förbättra den inre marknaden för vägtransporter genom ändringar som syftar till att undanröja orsakerna till skillnader och säkra en bättre tillämpning av reglerna.

Det föreliggande förslaget uppfyller Refitmålet eftersom det ökar effektiviteten och minskar den administrativa och lagstiftningsmässiga bördan för företag. Medlemsstaterna ges också möjlighet att minska vissa onödiga genomförandekostnader i samband med tillämpningen av reglerna.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förordningarna och för den föreslagna ändringen är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) (tidigare artikel 71 i EG-fördraget). Denna artikel utgör grunden för antagandet av EU-lagstiftning om bland annat följande: i) Gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier (artikel 91.1 a i EUF-fördraget), ii) de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat (artikel 91.1 b i EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen**

Unionen ska ha delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. Likväl kan ändringar av gällande regler endast göras av EU-lagstiftaren själv.

Dessutom är de befintliga skillnaderna mellan medlemsstaternas praxis och brister i fråga om tillämpning till skada för den inre marknadens funktionssätt och nära kopplade till brister i harmoniseringen, och kan därför endast effektivt åtgärdas av unionen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Enligt vad som anges i avsnitt 6.3 i konsekvensbedömningen står förslaget i proportion till de problem som har identifierats och går inte utöver vad som är nödvändigt för att lösa dem. För små och medelstora företag i synnerhet skulle de planerade åtgärderna i allmänhet inte ha någon orimlig inverkan. Förslaget är huvudsakligen inriktat på en förenkling och ett förtydligande av den nuvarande rättsliga ramen, tillsammans med mer kraftfulla krav på tillämpning, och det ger inte upphov till några nya rättsliga krav för berörda parter som inte skulle stå i proportion till de problem som konstaterats.

- **Val av instrument**

Eftersom de rättsakter som ska ändras är förordningar, bör den föreslagna ändringsakten i princip ha samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärdering/kontroll av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Förordningarna var föremål för en utvärdering i efterhand⁹. Denna utvärdering har kompletterats med en extern studie¹⁰.

Vad beträffar tillämpning är de huvudfrågor som identifierats följande:

- Det finns olika grader av kontroll som utförs av medlemsstaterna, i synnerhet när det gäller kriterierna om fast etablering och gott anseende för tillträde till yrket, och olagliga cabotagetransporter.
- Det finns brister i samarbetet mellan (åtminstone vissa) medlemsstater, särskilt när det gäller överensstämmelse med kriteriet om faktisk och stabil företagsetablering för tillträde till yrket.

Andra brister i bestämmelserna har att göra med att vissa bestämmelser inte är specifika på vissa punkter eller uttryckligen lämnar utrymme för medlemsstaterna att vidta ensidiga åtgärder, vilket har lett till skillnader i praxis som är negativa för den inre marknadens funktion:

- Definitionen av faktisk och stabil företagsetablering, inbegripet begreppet driftcentrum, lämnar många frågor olösta. Som en följd av detta har olika praxis utvecklats.
- Den tid det tar innan gott anseende återfås har varken definierats eller på annat sätt reglerats i förordning (EG) nr 1071/2009, och varierar kraftigt mellan medlemsstaterna.
- Med åberopande av artikel 3.2 i förordning nr 1071/2009 tillämpar vissa medlemsstater ytterligare villkor för tillträde till yrket.
- Bestämmelserna för cabotage är inte specifika på vissa punkter och detta har lett till skillnader i medlemsstaternas praxis. Vissa medlemsstater godtar flera lastningar och/eller lossningar inom en och samma cabotagetransport, medan andra inte gör det.

Förordning (EG) nr 1071/2009 ger medlemsstaterna möjlighet att tillämpa förordningens bestämmelser på fordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton (s.k. ”lätta nyttofordon”), vilket leder till olika krav för samma fordon i olika medlemsstater.

- **Samråd med berörda parter**

Det samråd med berörda parter som genomförts inför detta förslag uppfyllde minimikraven för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

Samrådsförfarandet omfattade två typer av åtgärder – insamling av åsikter och datainsamling. Öppna och riktade samrådsförfaranden och olika samrådsinstrument användes.

⁹ Se fotnot 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

När det gäller det *öppna samrådet* skedde ett offentligt samråd online mellan den 15 juni och den 15 september 2016. Det huvudsakliga syftet var i) att samla in ytterligare information om de problem som identifierats under utvärderingen i efterhand, samt uppgifter som gör det möjligt att kvantifiera de problem som konstaterats föreligga, ii) att begära ett yttrande från berörda parter om möjliga politiska åtgärder, och iii) att bedöma de förväntade konsekvenserna av de tänkbara strategiska åtgärderna. Kommissionen tog emot 175 bidrag inom ramen för samrådet: 23 svar från medelstora och stora företag (transportoperatörer och befraktare med 50 eller fler anställda), 18 svar från små företag (transportoperatörer och befraktare med 49 eller fler anställda), 17 svar från företrädarna för logistikbranschen, 33 svar från organisationer som företräder arbetstagare inom vägtransportsektorn, 48 svar från transportföretagsorganisationer, 18 svar från nationella myndigheter och relevanta sammanslutningar, och 18 svar från andra uppgiftslämnare.

Dessutom mottogs, som en del av det offentliga samrådet, 22 ståndpunktsdokument från en rad olika berörda parter, däribland branschföreningar, arbetstagarorganisationer, nationella myndigheter, brottsbekämpande organisationer, icke-statliga organisationer och experter.

Samrådsdokumentet, de bidrag som inkom och en sammanfattning av dessa bidrag finns på webbplatsen *A road transport strategy for Europe* på webbsidorna för generaldirektoratet för transport och rörlighet och på kommissionens webbplats ”Din röst i Europa”¹¹.

Det *riktade samrådet* omfattade följande:

- En enkät bland små och medelstora företag som fokuserade på frågor som rör användningen av lätta nyttofordon vid vägtransporter och den potentiella effekten av strategiska åtgärder med anknytning till utvidgningen av tillämpningsområdet för den rättsliga ramen till att även omfatta lätta nyttofordon. Totalt 17 svar kom in, däribland från 7 leverantörer av godstransporttjänster på väg med hjälp av ägda eller hyrda fordon för andras räkning, 7 företag som använder ägda eller hyrda fordon för att transportera sina egna varor (*företag som utför transporter för egen räkning*) och 8 användare av vägtransporttjänster.
- En undersökning bland myndigheterna för att få in synpunkter från de nationella myndigheterna om de strategiåtgärder som föreslås här i fråga om deras förväntade effekter på genomförandet och tillämpningen av den rättsliga ramen, och för att erhålla uppgifter om eller uppskattningar av de möjliga kostnader som dessa åtgärder skulle kunna leda till för myndigheterna. Det inkom totalt 18 svar, från 16 olika medlemsstater¹² och 1 från Euro-Contrôle-Route.
- En undersökning bland transportoperatörer för att få fram relevanta uppgifter från transportoperatörer om kostnader och om deras verksamhet som kan användas vid bedömningen av konsekvenserna (som en del av utgångsscenarioet), men också deras synpunkter på och uppskattningar av kostnader eller besparingar till följd av de strategiska åtgärder som är under övervägande. Sammanlagt 80 företag svarade på enkäten.
- Telefonintervjuer med berörda parter (31 intervjuer med nationella och internationella transportföretag och deras respektive intresseorganisationer och nationella myndigheter) för att få en mer detaljerad insyn i de berörda parternas

¹¹ Se <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

synpunkter om de olika åtgärder som övervägs, och skaffa uppgifter om eller uppskattningar av kostnader och synpunkter på eventuella problem som kan uppstå i samband med varje åtgärd.

- Flera seminarier, möten och andra evenemang med berörda parter anordnades i samband med efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen av detta initiativ, med deltagande av arbetsmarknadens parter, och kommissionen deltog också i flera initiativ som anordnades av arbetsmarknadens parter.

Den information som samlats in under samrådet har bekräftat de största problem som identifierats under utvärderingen, samt relevansen av åtgärdens viktigaste syften.

När det gäller de potentiella åtgärder som identifierades under samrådet fanns det ett starkt stöd för åtgärder som är avsedda att främja tillämpningen.

När det gäller ändringar av begränsningar för cabotage förekom det blandade synpunkter: vissa grupper av berörda parter stödde förändringar och andra uttryckte motstånd. Höglöneselementet av medlemsstaterna, med stöd av fackföreningarna, tenderar att gynna de strängare reglerna om cabotage, medan låglönemedlemsstaterna, med stöd av de flesta åkeriföreningarna, tenderar till att föredra ytterligare liberalisering av bestämmelserna om cabotage.

Möjligheten att anta åtgärder som syftar till att stärka de kriterier som ligger till grund för kravet på fast etablering fick en positiv reaktion. Många berörda parter ansåg att det var nödvändigt att se till att endast fall av faktisk verksamhet i den medlemsstat där ett företag är etablerat får omfattas av motsvarande bestämmelser.

Införande av lätta nyttofordon i förordningarnas tillämpningsområde sågs också som en positiv åtgärd av en majoritet av berörda parter som rådfrågats.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En extern uppdragstagare har bidragit till rapporten om den utvärdering i efterhand, med en åtföljande studie för konsekvensbedömningen¹³, som avslutades i april 2017.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget åtföljs av en konsekvensbedömning som har erhållit ett positivt yttrande med reservationer från nämnden för lagstiftningskontroll. Enligt beskrivningen i bilaga 1 till rapporten om konsekvensbedömningen åtgärdades reservationerna genom att mer i detalj förklara omfattningen av de konstaterade problemen och hur initiativet passar inom ramen för Refit-programmet, genom att bättre motivera utformningen av strategiska alternativ och bättre redogöra för samspelet mellan detta förslag och initiativen som rör sociallagstiftning på vägtrafikområdet.

Fyra politiska åtgärds paket övervägdes, som innebär en stigande nivå av reglering och medför en ökande nivå av förväntade effekter. Det första åtgärds paketet var inriktat på ett klagande av den rättsliga ramen. Det andra åtgärds paketet inriktades på att stärka kontrollen av tillämpningen. Det tredje åtgärds paketet var inriktat på ändringar av sakinnehållet i bestämmelserna, i synnerhet beträffande cabotage och etablering, utöver de åtgärder som omfattas av de två första åtgärds paketen. Det fjärde paketet omfattade en utvidgning av förordningarnas tillämpningsområde till att även omfatta lätta nyttofordon.

¹³Se fotnot 10.

Det alternativ som föredras är en kombination av det tredje paketet med ändringar av bestämmelserna om cabotage och etablering, och en delvis utvidgning av förordning (EG) nr 1071/2009 till att även omfatta lätta nyttofordon.

På det hela taget är detta det mest effektiva alternativet och det beräknas ge besparingar för företagen på omkring 2,7–5,2 miljarder euro för EU-28 under perioden 2020–2035. Det förväntas minska överträdelse av cabotagebestämmelserna med upp till 62 %, och minska risken för bildandet av brevlådeföretag med cirka 10 %, vilket bör ha positiv inverkan på arbetsvillkoren. Det bör också leda till en ökad professionalisering av operatörerna av lätta nyttofordon. Det alternativ som föredras kommer dock att leda till ökade genomförande- och tillämpningskostnader för nationella myndigheter i storleksordningen 65–166 miljoner euro för EU-28 under perioden 2020–2035. Partiell tillämpning av förordning (EG) nr 1071/2009 på lätta nyttofordon kommer också att leda till extra kostnader för företagen för att följa bestämmelserna i storleksordningen 4-10 % i form av en ökning av de administrativa kostnaderna.

Förslaget är i linje med det alternativ som föredras i konsekvensbedömningen.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget bygger på Refit-syftet att öka effektiviteten och minska företagens administrativa bördor. Detta uppnås främst genom att de nationella tillsynsmyndigheterna blir skyldiga att godkänna transportdokument i internationella transporter i elektronisk form, och genom tydligare och mer harmoniserade regler om tillträde till yrket. Visserligen kommer tillämpningskostnaderna för de offentliga myndigheter att öka, men denna ökning är mycket mindre än de besparingar som uppstår för företagen, och är i vilket fall som helst motiverad eftersom den förbättrar konkurrensvillkoren och medför färre överträdelse av cabotagebestämmelserna, färre brevlådeföretag och bättre arbetsvillkor för anställda inom transportsektorn.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Det är i synnerhet förenligt med artikel 8 i stadgan, i den mån det innebär att ytterligare uppgifter ska tas med i de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag och behandlas av de nationella myndigheterna, eftersom dessa uppgifter är nödvändiga för att uppnå en bättre nationell och gränsöverskridande tillämpning av bestämmelserna i förordningarna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Informationen om förekomsten av lätta nyttofordon i nationell och internationell transport för annans räkning bör utvecklas ytterligare. Därför är noggrann övervakning och insamling av uppgifter nödvändig för att följa utvecklingen på marknaden i detta avseende. Denna insamling och övervakning kommer att ske genom en kombination av nationell datainsamling

och rapportering från medlemsstaterna. Övervakningen bör inledas omedelbart efter det att förordningen trätt i kraft.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna i det nya förslaget är följande:

Förordning (EG) nr 1071/2009

Artikel – 1 Syfte och tillämpningsområde

Den nuvarande artikel 1.4 a utesluter transportoperatörer som enbart använder lätta nyttofordon från förordningens tillämpningsområde, om medlemsstaterna inte föreskriver annorlunda (se inledningen). I syfte att garantera en miniminivå av professionalisering av sektorn för lätta nyttofordon genom gemensamma regler och på så sätt att närma konkurrensvillkoren mellan operatörerna föreslås det att denna bestämmelse stryks och att vissa bestämmelser blir obligatoriska för denna kategori av verksamhetsutövare.

Därför föreslås det att man lägger till en ny punkt 6 med undantag för transportoperatörer som uteslutande använder lätta nyttofordon från några, men inte alla, krav i förordningen. Krav på den trafikansvarige, på gott anseende och yrkesmässig kompetens, och skyldigheter med anknytning till dessa krav föreslås inte som obligatoriska, utan medlemsstaterna skulle få behålla möjligheten att tillämpa dem som tidigare. Däremot föreslås kraven på faktisk och stabil företagsetablering och tillräckliga ekonomiska resurser att gälla för sådana transportoperatörer i alla medlemsstater. Utrymmet för skillnader mellan medlemsstaterna skulle minska i enlighet med detta.

Artikel 3 – Krav för att bedriva yrkesmässig trafik

Det föreslås att stryka punkt 2, som hittills tillåter införande av ytterligare villkor för tillträde till yrket, utöver de fyra kriterier som anges i artikel 3.1. Denna möjlighet har lett till skillnader när det gäller villkoren för tillträde till yrket. Därför, och eftersom denna möjlighet inte har visat sig vara nödvändig mot bakgrund av tvingande behov, bör den avskaffas.

Artikel 5 – Villkor rörande etableringskravet

Det föreslås att förtydliga bestämmelserna i artikel 5 för att säkerställa att företag som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig verksamhet där. I detalj föreslås följande åtgärder: I led a ska en hänvisning till kommersiella avtal och anställningsavtal läggas till, som därför också skulle behöva förvaras i lokaler som är belägna i den medlemsstat där företaget är etablerat. Led c delas upp i leden c och d för att bättre skilja mellan administrativ och kommersiell verksamhet och verksamhet med fordon. Led e ska läggas till för att föreskriva att företag ska hålla tillgångar och anställa personal i den medlemsstat där företaget är etablerat, i proportion till företagets verksamhet.

Artikel 6 – Villkor rörande kravet på gott anseende

I artikel 6 föreslås ett antal ändringar för att klargöra och ytterligare harmonisera bedömningen av gott anseende och för att utvidga förteckningen över överträdelse som kan leda till förlust av gott anseende. I detalj föreslås följande åtgärder:

Punkt 1 ändras för att bättre avgränsa de kategorier av personer vars agerande bör beaktas vid bedömningen av ett företags goda anseende. Ett ytterligare led vii ska läggas till i led a i tredje stycket, så att allvarliga överträdelse av nationella skattebestämmelser beaktas vid bedömningen av gott anseende för den trafikansvarige eller transportföretaget. Ytterligare två led xi och xii ska läggas till i led b i tredje stycket, så att allvarliga överträdelse av EU:s regler om utstationering av arbetstagare samt tillämplig lag på avtalsförpliktelser beaktas vid bedömningen av gott anseende för den trafikansvarige eller transportföretaget. Artikel 6.2

ändras för att ytterligare specificera det administrativa förfarande som ska följas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där ett transportföretag eller en trafikansvarig begått en allvarlig överträdelse av nationella regler eller EU-regler, i syfte att fastställa huruvida det berörda företaget eller den trafikansvarige förlorar sitt goda anseende. En ny punkt 2a ersätter det tidigare ledet b i artikel 6.2 och fastställer att kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa överträdelser av unionsbestämmelser som kan leda till förlust av gott anseende, utöver vad som anges i bilaga IV. I detta sammanhang föreslås det att bemyndiga kommissionen att definiera hur allvarliga överträdelserna är även med hänsyn till deras potential att snedvrیدا konkurrensen (vilket bland annat berör cabotage-reglerna). Överträdelser som kan underminera arbetsförhållandena bör, på grund av sin inverkan på konkurrensen, behandlas på samma sätt¹⁴.

Artikel 7 – Villkor rörande kravet avseende ekonomiska resurser

Det föreslås att ändra punkt 1 för att ge utrymme för specifika, mindre krävande villkor som ska vara uppfyllda av de transportoperatörer som utför godstransporter uteslutande med lätta nyttofordon. I punkt 2 föreslås det att man bör klargöra på vilket sätt företagen kan styrka sina ekonomiska resurser i avsaknad av en attesterad årsredovisning, i syfte att ge tillsynsmyndigheterna möjlighet att bedöma överensstämmelse med detta kriterium, i synnerhet för nybildade företag som ännu inte har några attesterade räkenskaper.

Artikel 13 – Förfarande för tillfällig indragning och återkallelse av tillstånd

Den föreslagna ändringen av artikel 13.1 c förtydligar behöriga myndigheters ställning om företag inte längre uppfyller kravet avseende ekonomiska resurser. Inom den tidsfrist som anges förväntas företaget visa att detta krav åter är uppfyllt (och inte bara att det kommer att uppfyllas i framtiden).

Artikel 14 – Olämplighetsförklaring av trafikansvarig

Det föreslås att man ska precisera att en trafikansvarig, efter att ha förlorat sitt goda anseende, inte kan återupprättas av den behöriga myndigheten förrän tidigast efter ett år från och med det datum då det goda anseendet förlorats (se det nya stycket som läggs till punkt 1). Avsikten är att undvika betydande skillnader mellan medlemsstaterna i detta avseende.

Artikel 16 – Nationella elektroniska register

I punkt 2 föreslås det att lägga till uppgifter som ska ingå i de nationella elektroniska registren. Detta bör möjliggöra en bättre tillämpning av reglerna om tillträde till yrket.

Artikel 18 – Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

Det föreslås att närmare precisera villkoren för samarbetet mellan medlemsstaterna. Framför allt föreslås det att fastställa en maximal tidsfrist för medlemsstaterna att svara på motiverade begäranden från andra medlemsstater, och en skyldighet för medlemsstaterna att på grundval av bevisning som tillhandahållits av andra medlemsstater utföra inspektioner avseende bristande efterlevnad av etableringskriterierna av företag som är etablerade på deras territorium.

Artikel 26 – Rapporter

Det föreslås att medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen med uppgifter om den verksamhet som bedrivs av transportoperatörer som är verksamma med lätta nyttofordon på deras territorium (ny punkt 3). I utkastet till ny punkt 4 föreskrivs att kommissionen senast i slutet av 2024 ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om förekomsten av

¹⁴ Kommissionens möjlighet att fastställa överträdelsernas allvarlighetsgrad även med beaktande av deras potential att leda till risk för dödsfall eller svåra skador skulle bibehållas.

operatörer av lätta nyttofordon inom nationella och internationella vägtransporter, och på denna grundval på nytt bedöma om det föreligger ett behov av att föreslå ytterligare åtgärder.

Bilaga IV – De allvarligaste överträdelserna enligt artikel 6.2 a

Punkt 1 led b ändras så att den stämmer överens med förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss social lagstiftning på vägtransportområdet¹⁵ och för att undanröja rättslig osäkerhet vid dess genomförande.

Förordning (EG) nr 1072/2009

Artikel 1 – Tillämpningsområde

I punkt 1 ska ett nytt stycke läggas till för att klargöra att transporter av tomma containrar eller pallar kan betraktas som en transport för annans räkning endast om den är föremål för ett transportavtal mellan en mottagare och avsändare.

Artikel 2 – Definitioner

Punkt 6 ändras för att klargöra att en cabotagetransport kan omfatta flera lastningspunkter, flera leveranspunkter eller flera lastnings- och leveranspunkter.

Artikel 8 – Cabotagetransport – allmän princip

Följande ändringar föreslås:

I punkt 2 avlägsnas det högsta tillåtna antalet cabotagetransporter som kan utföras i en värdmedlemsstat efter en inkommande internationell transport, och samtidigt minskas det maximala antal dagar för att utföra sådan cabotage trafik. I linje med slutsatserna från konsekvensbedömningen innebär dessa ändringar att det blir lättare att genomdriva bestämmelserna. I punkt 3 utgår kravet att uppvisa bevis på varje cabotagetransport ska utgå, eftersom det blir överflödigt till följd av ändringen av punkt 2. I utkastet till en ny punkt 4a anges att bevis på överensstämmelse med begränsningar för cabotage ska tillhandahållas vid vägkontroll, och eventuellt på elektronisk väg, för att på så sätt förenkla förfarandena och undanröja de rättsliga oklarheterna i fråga om tidpunkt för framläggandet av bevisningen.

Artikel 10 – Förfarande för skyddsåtgärder

Det föreslås att artikel 10.3 ändras för att uppdatera hänvisningen till det relevanta kommittéförfarandet, med anledning av den föreslagna strykningen av artikel 15.

Artikel 10a – Cabotagetransport – kontroller

Artikel 10a läggs till, som föreskriver att medlemsstaterna genomför ett minimiantal kontroller av efterlevnaden av bestämmelserna om cabotage (2 % av cabotageverksamheten från och med den 1 januari 2020 och 3 % från och med den 1 januari 2022). Det föreskrivs också att medlemsstaterna ska utföra ett lägsta antal samordnade vägkontroller per år (3) avseende bestämmelserna i förordningen som gäller cabotageverksamhet.

Artikel 14a – Ansvar

Det föreslås att man ska precisera att befraktare och speditörer ska bli föremål för sanktioner om de medvetet upphandlar transporttjänster som omfattar överträdelser av bestämmelserna i förordningen.

Artikel 17 – Rapportering

Det föreslås att ändra punkterna 1 och 2, med angivande av det datum då medlemsstaterna är skyldiga att rapportera till kommissionen om antalet gemenskapstillstånd, bestyrkta kopior

¹⁵ Se fotnot 5.

och förartillstånd som har utfärdats under föregående kalenderår, dvs. senast den 31 januari påföljande år. I utkastet till den nya punkt 3 krävs att medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen om antalet kontroller av cabotagettransporter som genomförts under det föregående året.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn**

(Text av betydelse för EES)

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 yttrande¹⁶,med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁷,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Erfarenheterna från genomförandet av förordningarna (EG) nr 1071/2009¹⁸ och (EG) nr 1072/2009¹⁹ gav vid handen att de bestämmelser som föreskrivs i dessa förordningar erbjuder utrymme för förbättringar på en rad punkter.
- (2) Hittills, och såvida inget annat föreskrivs i nationell lagstiftning, gäller reglerna om tillträde till yrkesmässigt bedrivande av transporter på väg inte för operatörer som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton eller en kombination av fordon som inte överskrider denna gräns. Antalet sådana företag som bedriver såväl nationella som internationella transporter har ökat. Som en följd av detta har flera medlemsstater beslutat att på dessa operatörer tillämpa reglerna om rätten att yrkesmässigt bedriva transporter på väg, som anges i förordning (EG) nr 1071/2009. I syfte att med gemensamma regler garantera en miniminivå av professionalisering av den sektor som använder fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 3,5 ton, och således att tillnärma konkurrensvillkoren mellan alla operatörer, bör denna bestämmelse utgå, medan kraven avseende faktisk och stabil företagsetablering och tillräckliga ekonomiska resurser bör göras obligatoriska.

¹⁶ EUT C , , s. .

¹⁷ EUT C , , s. .

¹⁸ Förordning (EG) nr 1071/2009 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).

¹⁹ Förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

- (3) För närvarande har medlemsstaterna rätt att låta tillträdet till vägtransportyrket 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.
- (4) Det är nödvändigt att säkerställa att transportoperatörer som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig närvaro i den medlemsstaten och bedriver sin verksamhet därifrån. Därför, och mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, är det nödvändigt att förtydliga bestämmelserna om huruvida det föreligger en faktisk och stabil företagsetablering.
- (5) I den mån som tillträde till yrket är beroende av det berörda företags goda anseende, behövs klagoranden när det gäller personer vars agerande ska beaktas, de administrativa förfaranden som måste följas och väntetider för återupprättande om en trafikansvarig har förlorat sitt goda anseende.
- (6) Med tanke på deras potential att avsevärt påverka förutsättningarna för en sund konkurrens på marknaden för godstransporter på väg bör allvarliga överträdelse av nationella skattebestämmelser läggas till de punkter som är relevanta för bedömningen av gott anseende.
- (7) Med tanke på deras potential att avsevärt påverka marknaden för godstransporter på väg samt det sociala skyddet av arbetstagare bör allvarliga överträdelse av unionens regler om utstationering av arbetstagare och tillämplig lag för avtalsförpliktelser läggas till de punkter som är relevanta för bedömningen av gott anseende.
- (8) Med tanke på vikten av rättvis konkurrens på marknaden bör överträdelse av unionsregler som är av relevans för denna fråga beaktas vid bedömningen av trafikansvarigas och transportföretags goda anseende. Kommissionens befogenhet att definiera hur allvarliga relevanta överträdelse är bör förtydligas i detta avseende.
- (9) Nationella behöriga myndigheter har haft svårigheter att identifiera de handlingar som transportföretagen kan lämna in för att styrka sin ekonomiska kapacitet, i synnerhet i avsaknad av en attesterad årsredovisning. Reglerna för vilken bevisning som krävs för att styrka ekonomisk kapacitet bör klargöras.
- (10) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton eller med fordonskombinationer som inte överstiger denna gräns bör ha en miniminivå av ekonomisk kapacitet, för att garantera att de kan bedriva verksamhet på en stabil och varaktig grund. Eftersom den berörda verksamheten i allmänhet är av begränsad storlek bör motsvarande krav vara mindre omfattande än de som gäller för operatörer som använder fordon eller fordonskombinationer som överstiger nämnda gräns.
- (11) Information om transportoperatörer i de nationella elektroniska registren bör vara så fullständig som möjligt så att nationella myndigheter med ansvar för tillämpning av relevanta regler kan få en tillräcklig överblick över de aktörer som utreds. I synnerhet information om registreringsnumret på de fordon som operatörerna förfogar över, antal anställda, aktörernas riskvärdering och deras grundläggande ekonomiska uppgifter bör möjliggöra en bättre nationell och gränsöverskridande tillämpning 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.
- (12) 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 Europaparlamentets och rådets

förordning (EG) nr 561/2006²⁰. 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 garantera konsekvens mellan de båda förordningarna.

- (13) Bestämmelserna om nationella transporter som på tillfällig bas utförs av utlandsetablerade transportoperatörer i en värdmedlemsstat ("cabotage") bör vara tydliga, enkla och lätta att tillämpa, samtidigt som man i stora drag bibehåller den liberaliseringsnivå som uppnåtts hittills.
- (14) I detta syfte, och för att underlätta kontroller och undanröja osäkerhet, bör begränsningen av antalet cabotagetransporter efter en internationell transport avskaffas, samtidigt som antalet dagar som är tillgängliga för sådana transaktioner bör minskas.
- (15) Det bör klargöras hur vägtransportoperatörerna kan styrka överensstämmelse med reglerna för cabotagetraffic. Användning och överföring av elektronisk information bör erkännas i detta sammanhang, vilket bör göra det enklare att lägga fram relevanta bevis, och de behöriga myndigheternas behandling av bevisen. Det format som ska användas för detta ändamål bör garantera tillförlitlighet och äkthet. Med tanke på den ökande användningen av effektivt elektroniskt informationsutbyte inom transport och logistik är det viktigt att säkerställa samstämmighet i regelverken och bestämmelserna om förenkling av administrativa förfaranden.
- (16) Bestämmelserna för internationell transport riktar sig till transportföretagen, och dessa står därför för följderna av eventuella överträdelser som de har begått. I syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av operatörer som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg bör medlemsstaterna också föreskriva påföljder för befraktare och speditörer om dessa medvetet upphandlar transporttjänster som innebär överträdelser av bestämmelserna i förordning (EG) nr 1072/2009.
- (17) I den mån denna förordning medför en viss grad av harmonisering inom vissa områden som ännu inte harmoniserats genom unionslagstiftning, i synnerhet i fråga om transporter med lätta kommersiella fordon och tillämpningspraxis, kan dess syfte, nämligen att tillnärma konkurrensvillkoren och förbättra tillämpningen, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, utan kan snarare, på grund av arten av de syften som eftersträvas i kombination med vägtransporternas gränsöverskridande aspekter, bättre uppnås på unionsnivå. Därför kan EU komma att 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 de eftersträlvade målen.
- (18) För att ta hänsyn till utvecklingen på marknaden 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 i syfte att komplettera förordningen med en förteckning över de kategorier, typer och grader av allvar i fråga om allvarliga överträdelser som, utöver dem som anges i bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009, kan leda till förlust av gott anseende, och för att ändra bilagorna I, II

²⁰ 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).

och III till förordning (EG) nr 1072/2009. Det är särskilt viktigt 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016²¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (19) Förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

- (1) Artikel 1 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:
- i) Led a ska utgå.
- ii) 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.
- Godstransporter på väg för vilka ingen ersättning erhålls och som inte skapar några inkomster, såsom transport av personer för välgörande ändamål eller för uteslutande privata ändamål ska ses som en transport uteslutande i icke-kommersiellt syfte.”
- (b) Följande punkt ska läggas till som punkt 6:
- ”6. Artikel 3.1 b och 3.1 d samt artiklarna 4, 6, 8, 9, 14, 19 och 21 ska inte gälla 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 av med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.
- Medlemsstaterna får emellertid
- (a) kräva att dessa företag tillämpar vissa eller alla bestämmelser som avses i första stycket,
- (b) sänka den gräns som avses i första stycket för alla eller vissa typer av vägtransportverksamhet.”
- (2) Artikel 3.2 ska utgå.
- (3) Artikel 5 ska ändras på följande sätt:
- (a) Led a ska ersättas med följande:

²¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- ”a) förfoga över lokaler där det bevarar sin centrala företagsinformation, särskilt sina kommersiella avtal, räkenskaper, personalhandlingar, anställningsavtal, handlingar som innehåller uppgifter om kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att villkoren enligt denna förordning är uppfyllda,”
- (b) Led c ska ersättas med följande:
- ”c) effektivt och kontinuerligt med lämplig administrativ utrustning och andra hjälpmedel bedriva sin verksamhet i lokaler som är belägna i den medlemsstaten,”
- (c) Följande led ska läggas till som led d:
- ”d) förvalta de transporter som utförs med de fordon som avses i punkt b med lämplig teknisk utrustning belägen i den medlemsstaten,”
- (d) Följande led ska läggas till som led e:
- ”e) inneha tillgångar och anställa personal i proportion till anläggningens verksamhet.”
- (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, parter i ett bolag, andra juridiska ombud och alla andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut uppträder. Hänvisningar i denna artikel till fällande domar, sanktioner eller överträdelse ska omfatta fällande domar, sanktioner eller överträdelse mot eller av företaget, dess trafikansvariga, verkställande direktörer, parter i ett bolag, andra juridiska ombud och alla övriga berörda enligt vad medlemsstaten fastställer.”
- ii) I tredje stycket led a ska följande införas som led vii:
- ”vii) skattelagstiftning.”
- iii) I tredje stycket led b ska följande införas som led xi och led xii:
- ”xi) utstationering av arbetstagare,
xii) tillämplig lag för avtalsförpliktelser.”
- (b) Punkt 2 ska ersättas med följande:
- ”2. För de syften som avses i punkt 1 tredje stycket led b ska den behöriga myndigheten i etableringsmedlemsstaten, när den trafikansvarige eller transportföretaget har dömts för en allvarlig överträdelse eller ådragit sig sanktioner för någon av de allvarligaste överträdelseerna av unionsreglerna enligt bilaga IV i en eller flera medlemsstater, på lämpligt sätt och i rätt tid genomföra och vederbörligen fullborda ett administrativt förfarande, som om det är lämpligt ska inbegripa en kontroll på plats i det berörda företags lokaler.
- Under det administrativa förfarandet ska den trafikansvarige eller andra juridiska ombud för transportföretaget, beroende på vad som är tillämpligt, ges rätt att få lägga fram sina argument och förklaringar.

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

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

(c) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

”2a. ”Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24 med avseende på upprättandet av en förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad i fråga om allvarliga överträdelse av unionsregler enligt punkt 1 tredje stycket led b, utöver dem som anges i bilaga IV, som kan leda till förlust av gott anseende. Medlemsstaterna ska beakta upplysningar om dessa överträdelse, 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 överträdelse som oftast förekommer,

b) fastställa överträdelsenas allvarlighetsgrad med beaktande av den risk för dödsfall eller svåra skador, samt för snedvridning av konkurrensen på vägtransportmarknaden som de medför, bland annat genom att undergräva arbetsförhållandena för transportarbetarna.

c) ange den överträdelsefrekvens över vilken upprepade överträdelse ska betraktas som mer allvarliga och därvid ta hänsyn till antalet förare verksamma inom den transportverksamhet som leds av den trafikansvarige.”

(5) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

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

”För att uppfylla kravet i artikel 3.1 c ska ett företag varaktigt 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 varje år förfogar över eget kapital till ett värde av minst 9 000 euro om endast ett fordon används och minst 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används. Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton eller med fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton ska varje år, på grundval av årliga räkenskaper som bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, visa att de förfogar över eget

kapital till ett värde av minst 1 800 euro om endast ett fordon används, och minst 900 euro för varje ytterligare fordon som används.”

(b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Genom undantag från punkt 1 ska den behöriga myndigheten, i avsaknad av en attesterad årsredovisning, godkänna att ett företag styrker sin finansiella ställning genom ett intyg, exempelvis en bankgaranti, ett dokument som utfärdas av ett finansinstitut för att etablera tillgång till kredit i företagets namn, eller något annat bindande dokument som styrker att företaget förfogar över det belopp som anges i första stycket punkt 1.”

(6) Artikel 8.9 ska ersättas med följande:

”9. Kommissionen ska 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 marknadsutvecklingar och den tekniska utvecklingen.”

(7) I artikel 11.4 ska tredje stycket utgå.

(8) I artikel 12.2 ska andra stycket utgå.

(9) 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.”

(10) I artikel 14.1 ska följande stycke läggas till som andra stycke:

”Den behöriga myndigheten får inte återupprätta den trafikansvarige tidigare än ett år efter förlusten av gott anseende.”

(11) Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Följande leden g, h, i och j ska läggas till:

”g) Registreringsnummer till de fordon som företaget förfogar över i enlighet med artikel 5 b.

h) Antalet anställda.

i) Sammanlagda tillgångar, skulder, eget kapital och omsättningen under de senaste två åren.

j) Företagets riskvärdering i enlighet med artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.”

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

”Medlemsstaterna får välja att bevara de uppgifter som avses i första stycket e–j i separata register. Berörda uppgifter 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 a–d ska vara tillgängliga för allmänheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter.

De uppgifter som avses i första stycket e–j ska endast göras tillgängliga för andra myndigheter än de behöriga myndigheterna om dessa vederbörligen har fått befogenhet att utföra kontroller och utdöma sanktioner inom

vägtransportområdet, och om tystnadsplikt eller liknande formell sekretesskyldighet gäller för deras tjänstemän.”

(b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att alla uppgifter i det nationella elektroniska registret är aktuella och exakta.”

(c) Punkt 7 ska utgå.

(12) 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 om tillämpningen av denna förordning. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen den nationella kontaktpunktens namn och adress senast den 31 december 2018. Kommissionen ska upprätta en förteckning över alla kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska omedelbart meddela kommissionen alla eventuella ändringar av kontaktpunkterna.

2. En medlemsstat som mottar ett meddelande om en allvarlig överträdelse som under de senaste 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.

3. Medlemsstaterna ska svara på begäranden om information från alla behöriga myndigheter i andra medlemsstater och, där så är nödvändigt, genomföra kontroller, inspektioner och utredningar av huruvida vägtransportoperatörer som är etablerade på deras territorium uppfyller det krav som anges i artikel 3.1 a. Begäranden om information från medlemsstaternas behöriga myndigheter ska vara motiverade. För detta ändamål ska begäranden innehålla trovärdiga indikationer på eventuella överträdelser av artikel 3.1 a.

4. Om den anmodade medlemsstaten anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska den informera den ansökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar. Den ansökande medlemsstaten ska ytterligare motivera sin begäran. Om detta inte är möjligt kan begäran avvisas av medlemsstaten.

5. När det är svårt eller omöjligt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den berörda medlemsstaten informera den ansökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar, och motivera detta. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning på alla problem.

6. Som svar på en begäran enligt punkt 3 ska medlemsstaterna lämna den begärda informationen och utföra de kontroller, inspektioner och utredningar på plats som krävs inom 25 arbetsdagar från och med mottagandet av begäran, såvida de inte i enlighet med punkterna 4 och 5 har informerat den ansökande medlemsstaten om att ansökan inte är tillräckligt motiverad eller att det är omöjligt eller problematiskt.

7. Medlemsstaterna ska se till att den information som har överförts till dem i enlighet med denna artikel endast används i det ärende/de ärenden för vilket/vilka den har begärts.

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

9. En förfrågan 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.”

(13) Artikel 24 ska utgå.

(14) Följande artikel ska införas som artikel 24a:

”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 artiklarna 6.2 och 8.9 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [dag då denna (ändrings)förordning träder i kraft].

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 6.2 och 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.*

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

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 6.2 och 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.”

(15) Artikel 25.3 ska utgå.

(16) I artikel 26 ska följande punkter läggas till som punkterna 3, 4 och 5:

”3. Medlemsstaterna ska varje år utarbeta en rapport om användningen av motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, på

deras territorium, och vidarebefordra den till kommissionen senast den 30 juni året efter rapporteringsperiodens slut. Denna rapport ska innehålla uppgifter om

a) antalet tillstånd som utfärdats till operatörer som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton,

b) antalet fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton som är registrerade i medlemsstaten under varje kalenderår,

c) det sammanlagda antalet fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton som är registrerade i medlemsstaten från och med den 31 december varje år,

d) den beräknade andelen motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton i den sammanlagda vägtransportverksamheten för alla fordon som är registrerade i medlemsstaten, fördelat på nationella transporter, internationella transporter och cabotagetransporter.

4. På grundval av de uppgifter som inhämtats av kommissionen enligt punkt 3 och av ytterligare uppgifter, ska kommissionen, senast den 31 december 2024, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av det sammanlagda antalet motorfordon med en högsta tillåten totalvikt på högst 3,5 ton eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt på högst 3,5 ton som utför nationella och internationella vägtransporter. På grundval av denna rapport ska kommissionen bedöma huruvida det är nödvändigt att föreslå ytterligare åtgärder.

5. Medlemsstaterna ska varje år rapportera till kommissionen om de begäranden om information som görs av dem enligt artikel 18.3 och 18.4, om de svar som inkommit från andra medlemsstater och om de åtgärder som de har vidtagit på grundval av den information som har lämnats.”

(17) I bilaga IV ska punkt 1 b ersättas med följande:

”b) Att under en daglig arbetsperiod överskrida den maximala körtiden per dag med 50 % eller mer.”

Artikel 2

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

(1) I artikel 1.1 ska följande stycke läggas till:

”Transporter av tomma containrar eller pallar ska betraktas som transport av gods för annans räkning, om de är föremål för ett transportavtal.”

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. cabotagetransport: yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat, som omfattar transporten från det att varorna tas upp vid ett eller flera lastningsställen till dess att de levereras till en eller flera leveransställen, på det sätt som anges i fraktsedeln.”

- (3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:
- (a) I punkt 2 ska tredje stycket ersättas med följande:
”Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14b för att ändra denna förordning för att anpassa gemenskapstillståndets maximala giltighetstid till marknadsutvecklingar.”
- (b) I punkt 4 ska andra stycket ersättas med följande:
”Kommissionen ska 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.”
- (4) Artikel 5.4 ska ersättas med följande:
”4. ”Kommissionen ska 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.”
- (5) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 2 ska ersättas med följande:
”2. En transportoperatör som avses i punkt 1 och som utfört en internationell godstransport på väg från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska, så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra cabotagetransporter i värdmedlemsstaten eller i angränsande medlemsstater. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs ska äga rum inom 5 dagar från det att den sista lossningen i värdmedlemsstaten inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.”
- (b) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:
Inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av en utlandsetablerad transportoperatör ska endast anses förenliga med denna förordning om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis för den föregående internationella transporten.”
- (c) Följande punkt ska införas som punkt 4a:
”4a. De bevis som avses i punkt 3 ska på begäran och inom den tid som vägkontrollen tar uppvisas för eller överlämnas till värdmedlemsstatens behörige kontrolltjänsteman. De kan uppvisas eller överlämnas elektroniskt i ett strukturerat format som kan ändras efter hand och som kan användas direkt för att lagra och bearbeta informationen i datorer, exempelvis eCMR.* Under vägkontrollerna ska förarna tillåtas ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller organ som kan tillhandahålla de bevis som avses i punkt 3.
-
- * Elektronisk fraktsedel enligt *Konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.*”
- (6) I artikel 10.3 ska första stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ska undersöka situationen, särskilt med utgångspunkt från relevanta uppgifter, och ska, efter att ha hört den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 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).

(7) Följande artikel ska införas som artikel 10a:

”Artikel 10a

Kontroller

1. Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att, från och med den 1 januari 2020, minst 2 % av alla cabotagetransporter som genomförs på deras territorium kontrolleras varje kalenderår. De ska öka andelen till minst 3 % från och med den 1 januari 2022. Grunden för beräkningen av denna procentandel ska vara den sammanlagda cabotageverksamheten i medlemsstaten uttryckt i tonkilometer under år t-2, enligt uppgifter från Eurostat.

2. Medlemsstaterna ska rikta in sig på de företag som utgör en ökad risk för brott mot de bestämmelser i detta kapitel som är tillämpliga på dem. För detta ändamål ska medlemsstaterna, inom det riskvärderingssystem som medlemsstaterna inrättat enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG*** och utökat i enlighet med artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009**** behandla risken för sådana överträdelser som en risk i sig.

3. Medlemsstaterna ska, minst tre gånger om året, vidta samordnade åtgärder för vägkontroller av cabotage. Sådana åtgärder ska genomföras samtidigt av de nationella myndigheter som har ansvar för genomförandet av reglerna inom området för vägtransporter i minst två medlemsstater, varvid var och en agerar på sitt eget territorium. De nationella kontaktpunkter som utsetts i enlighet med artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets 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 rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

**** 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).”

- (8) Följande artiklar ska införas som artiklarna 14a och 14b:

”Artikel 14a

Ansvar

Medlemsstaterna ska föreskriva sanktioner mot avsändare, speditörer, huvudentreprenörer och underleverantörer för bristande efterlevnad av kapitlen II och III, om dessa medvetet upphandlar transporttjänster som medför överträdelse 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 artikel 4.2 och 4.4 och artikel 5.4 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [dag då denna (ändrings)förordning träder i kraft].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.2, 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.*****
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 4.2 och 4.4 och artikel 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 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.”

- (9) Artikel 15 ska utgå.
(10) Artikel 17 ska ersättas med följande:

”Artikel 17

Rapportering

1. Senast den 31 januari varje år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många transportoperatörer som innehade gemenskapstillstånd den 31 december föregående år samt om antalet vidimerade kopior för fordon i trafik den dagen.
2. Senast den 31 januari varje år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många förartillstånd som utfärdades under det föregående kalenderåret samt det totala antalet förartillstånd den 31 december det föregående kalenderåret.
3. Senast den 31 januari varje år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om det antal cabotagekontroller som genomförts under det föregående kalenderåret i enlighet med artikel 10a. Denna information ska inbegripa uppgift om antalet kontrollerade fordon och tonkilometer.”

Artikel 3

Översyn

Kommissionen ska granska genomförandet av denna förordning, i synnerhet effekterna av artikel 2 om ändring av artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, senast [3 år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] och till Europaparlamentet och rådet rapportera om tillämpningen av denna förordning. Kommissionens rapport ska, om det är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Efter den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen regelbundet granska denna förordning och lägga fram granskningsresultaten inför Europaparlamentet och rådet.

I tillämpliga fall ska de rapporter som avses i punkterna 1 och 2 åtföljas av relevanta förslag.

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 [xx].

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande