



Svensk utgåva

Lagstiftning

63 årgången

31 juli 2020

Innehållsförteckning

I Lagstiftningsakter

FÖRORDNINGAR

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare 1
- ★ 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 17
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation ⁽¹⁾ 33

DIREKTIV

- ★ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 49

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1054

av den 15 juli 2020

om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare

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) Goda arbetsvillkor för förare och rättvisa affärsvillkor för vägtransportföretag är ytterst viktigt för att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarstagande vägtransportsektor i syfte att säkerställa icke-diskriminering och attrahera kvalificerade arbetstagare. För att underlätta den processen är det viktigt att unionens sociala regelverk för vägtransporter är tydliga, proportionella, ändamålsenliga, lätta att tillämpa och verkställa samt genomförs på ett effektivt och enhetligt sätt i hela unionen.
- (2) Efter en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i genomförandet av unionens nuvarande sociala regelverk för vägtransporter, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽⁴⁾, konstaterades vissa brister i genomförandet av de rättsliga ramarna. Oklara regler om veckovila, rastplatser och raster vid multibemanning samt avsaknaden av regler om hur förare ska kunna återvända hem har lett till olika tolkningar och olika sätt att kontrollera efterlevnaden i medlemsstaterna. Flera medlemsstater har nyligen antagit unilaterala åtgärder vilket har lett till ytterligare ökad rättslig osäkerhet och ojämlig behandling av förare och transportföretag. Maximala körperioder per dag och per vecka är emellertid ändamålsenliga när det gäller att förbättra förarnas sociala förhållanden och trafiksäkerheten i allmänhet. Det krävs ständiga insatser för att säkerställa efterlevnad.

⁽¹⁾ EUT C 197, 8.6.2018, s. 45.

⁽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 151, 6.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) I syfte att främja trafiksäkerheten är det viktigt att uppmuntra transportföretagen att skapa en säkerhetskultur som efterlevs på alla nivåer. I synnerhet för att undvika överträdelser av reglerna om körtider och viloperioder eller äventyrande av trafiksäkerheten bör det inte vara tillåtet att koppla resultatbaserad lön till den tid som krävs för att transportera passagerare till deras destination eller för godsleverans.
- (4) Efterhandsutvärderingen av förordning (EG) nr 561/2006 bekräftade att inkonsekvent och ineffektiv kontroll av efterlevnaden av unionens sociala regelverk främst berodde på oklara regler, en ineffektiv och oenhetlig användning av kontrollverktygen och otillräckligt administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.
- (5) För att åstadkomma ökad tydlighet och konsekvens bör undantaget från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006 för icke-kommersiell användning av fordon definieras.
- (6) Tydliga, väl anpassade och proportionella regler som verkställs på samma sätt överallt är också avgörande för att uppnå policymålen att förbättra arbetsvillkoren för förare och i synnerhet säkerställa att konkurrensen är rättvis och inte snedvrids mellan transportföretag samt bidra till trafiksäkerhet för alla trafikanter.
- (7) De befintliga kraven vad gäller raster har visat sig vara inadekvata och opraktiska vid körningar med fler än en förare. Det är därför lämpligt att anpassa kravet om att registrera raster till den typ av transport som utförs vid körning med fler än en förare utan att äventyra förarens säkerhet och trafiksäkerheten.
- (8) Förare som utför internationella långdistanstransporter av gods tillbringar långa perioder borta från hemmet. Med de krav som för närvarande gäller för normal veckovila kan dessa perioder förlängas i onödan. Det är därför önskvärt att anpassa bestämmelserna om normal veckovila på ett sådant sätt att det blir lättare för förare att utföra internationella transporter och ändå, utan att bryta mot reglerna, nå hemmet för att ta normal veckovila och få full kompensation för all reducerad veckovila. Med tanke på skillnaderna mellan persontransport och godstransport bör denna möjlighet inte gälla förare när de utför persontransporter.
- (9) Eventuell flexibilitet vid schemalaggningen av förarnas viloperioder bör vara tydlig och förutsebar för föraren och bör på inget sätt äventyra trafiksäkerheten, genom att öka förarnas trötthet, eller försämra arbetsvillkoren. Denna flexibilitet bör därför inte ändra de nuvarande reglerna om förarens aktuella arbetstid eller den maximala körtiden under två veckor och bör bli föremål för striktare regler om kompensation för reducerad vila.
- (10) För att säkerställa att denna flexibilitet inte missbrukas är det av största vikt att tydligt definiera dess tillämpningsområde och även att föreskriva lämpliga kontroller. Tillämpningsområdet bör därför begränsas till de förare som tillbringar sin reducerade veckovila under referensperioden utanför företagets medlemsstater och utanför det land där föraren har sin bostad. Detta kan kontrolleras i färdskrivaruppgifterna, vid vägkontroll och i transportföretagens lokaler, eftersom dessa uppgifter innehåller platsen för viloperiodens början och slut samt information om enskilda förare.
- (11) För att garantera effektiv tillsyn är det väsentligt att de behöriga myndigheterna vid vägkontroller kan kontrollera att körtider och viloperioder har efterlevts ordentligt dagen för kontrollen och under de föregående 56 dagarna.
- (12) De snabba tekniska framstegen innebär att körsystem gradvis automatiseras, vilket kräver mindre eller ingen direkt inmatning från föraren. Med anledning av dessa förändringar kan det hända att den nuvarande lagstiftningen, inbegripet reglerna om körtider och viloperioder, behöver anpassas i syfte att garantera trafiksäkerhet och lika villkor och i syfte att förbättra arbetsvillkoren, samtidigt som unionen får möjlighet att vara först med ny innovativ teknik och praxis. Kommissionen bör därför ta fram en rapport som utvärderar användningen av autonoma körsystem i medlemsstaterna, inklusive fördelarna med teknik för autonom körning. Rapporten bör vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.
- (13) För att främja sociala framsteg är det lämpligt att ange var veckovilan får tas och säkerställa att förarnas viloförhållanden är adekvata. Inkvarterings kvaliteten är särskilt viktig under den normala veckovilan, som föraren bör tillbringa någon annanstans än i fordonets hytt i lämplig inkvartering, på bekostnad av transportföretaget som arbetsgivare. För att säkerställa goda arbetsvillkor och säkerhet för förarna är det lämpligt att förtydliga kravet på att förare tillhandahålls könsanpassad inkvartering av god kvalitet vid normal veckovila om denna tas på annan plats än i hemmet.

- (14) Det är också nödvändigt att föreskriva att transportföretagen måste organisera förarnas arbete så att perioderna borta från hemmet inte blir orimligt långa och förarna kan ta ut långa viloperioder som kompensation för reducerad veckovila. Återvändandet bör organiseras så att föraren kan nå transportföretagets arbetsställe i dess etableringsmedlemsstat eller sin bostad, och så att förarna är fria att välja var de tillbringar sin viloperiod. Transportföretagen bör kunna använda färdskrivaruuppgifter, förarnas tjänstgöringslistor eller annan dokumentation för att visa att de fullgör sina skyldigheter när det gäller förläggningen av det normala återvändandet. Sådana bevis bör vara tillgängliga i transportföretagens lokaler och tas fram på begäran av kontrollmyndigheterna.
- (15) Medan normal veckovila och längre viloperioder inte kan tillbringas i fordonet eller i ett parkeringsområde, utan endast i lämplig inkvartering som får ligga i närheten av ett parkeringsområde, är det ytterst viktigt att förarna kan hitta trygga och säkra parkeringsområden som har en lämplig säkerhetsnivå och lämpliga faciliteter. Kommissionen har redan undersökt hur man kan främja utvecklingen av parkeringsområden av hög kvalitet som uppfyller de nödvändiga minimikraven. Kommissionen bör därför utarbeta standarder för trygga och säkra parkeringsområden. Dessa standarder bör bidra till att främja parkeringsområden av hög kvalitet. Standarderna kan revideras för att ge bättre tillgång till alternativa bränslen i linje med politiken för utbyggnad av den infrastrukturen. Det är också viktigt att parkeringsområdena hålls fria från is och snö.
- (16) Trygga och säkra parkeringsområden bör bli föremål för revisionsförfaranden i syfte att certifieras i enlighet med unionsstandarder. Dessa revisionsförfaranden bör även säkerställa att parkeringsområdena fortsätter att motsvara dessa standarder. Kommissionen bör därför få i uppdrag att utarbeta ett certifieringsförfarande för utveckling av trygga och säkra parkeringsområden i unionen.
- (17) Både trafiksäkerheten och efterlevnaden gynnas av att alla förare helt och hållet känner till reglerna om körtider och viloperioder, samt farorna med trötthet. I detta avseende är det viktigt med lättåtkomlig information om tillgängliga rastplatser. Kommissionen bör därför tillhandahålla information om trygga och säkra parkeringsområden på en användarvänlig webbplats. Denna information bör hållas uppdaterad.
- (18) I syfte att säkerställa att parkeringsområdena förblir trygga och säkra bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa standarder för servicenivån för trygga och säkra parkeringsområden samt förfaranden för att certifiera trygghet och säkerhet för parkeringsområden. 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 av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ⁽⁵⁾. 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.
- (19) I de reviderade riktlinjer för TEN-T som fastställdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽⁶⁾ förutses anläggande av parkeringsområden längs motorvägar ungefär var 100:e km för att ge yrkestrafikanter tillgång till parkering med lämplig skydds- och säkerhetsnivå. I syfte att påskynda och verka för uppbyggnaden av lämplig parkeringsinfrastruktur är det viktigt att tillräckliga möjligheter till medfinansiering från unionen är tillgängliga i enlighet med nuvarande och framtida unionsrättsakter om fastställande av villkoren för detta ekonomiska stöd.
- (20) Många vägtransporter i unionen innebär att färja eller tåg används för vissa transportsträckor. Tydliga och lämpliga bestämmelser om viloperioder och raster bör därför fastställas för sådana transporter.

⁽⁵⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (21) Förare ställs emellanåt inför oförutsebara omständigheter som gör det omöjligt att nå önskad destination för att ta veckovila utan att bryta mot unionens regler. Det är önskvärt att göra det lättare för förare att hantera sådana omständigheter och göra det möjligt för dem att nå den destination där de önskar ta sin veckovila. Med sådana exceptionella omständigheter avses omständigheter som uppstår plötsligt, är oundvikliga och inte kan förutses, där det oväntat och under en kort tidsperiod blir omöjligt att fullt ut tillämpa bestämmelserna i denna förordning. Därför går det inte att systematiskt hänvisa till sådana omständigheter för att undvika efterlevnad av denna förordning. För att säkerställa god efterlevnadskontroll bör föraren dokumentera de exceptionella omständigheter som leder till att reglerna inte följs. Dessutom bör man genom skyddsåtgärder se till att körtiden inte blir för lång.
- (22) För att minska och förebygga olika tillsynspraxis och för att ytterligare öka ändamålsenligheten och effektiviteten i den gränsöverskridande tillsynen är det ytterst viktigt att fastställa tydliga regler om regelbundet administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.
- (23) Medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att nationella bestämmelser om sanktioner för överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 ⁽⁷⁾ genomförs på ett effektivt, proportionellt och avskräckande sätt. Det är viktigt att säkerställa att yrkesutövare lätt kan få tillgång till information om vilka sanktioner som tillämpas i varje medlemsstat. Europeiska arbetsmyndigheten, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 ⁽⁸⁾ skulle kunna underlätta denna tillgång genom att göra informationen tillgänglig på den gemensamma unionsomfattande webbplats som fungerar som en gemensam portal för tillgång till informationskällor och tjänster på unionsnivå och nationell nivå på samtliga officiella unionsspråk, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 ⁽⁹⁾.
- (24) I syfte att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EG) nr 561/2006 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att förtydliga bestämmelserna i den förordningen och fastställa gemensamma metoder för deras tillämpning och tillsyn. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (25) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordning (EU) nr 165/2014 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa närmare bestämmelser om en enhetlig tillämpning av skyldigheten att registrera och lagra uppgifter om varje gränspassage för fordonet och aktiviteter och fastställa detaljerade bestämmelser som är nödvändiga för en enhetlig tillämpning av bestämmelser om uppgiftskrav för färdskrivare och färdskrivarnas funktioner samt om installation av färdskrivare. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (26) I syfte att kontrollera efterlevnaden av det sociala regelverket på ett mer kostnadseffektivt sätt bör de nuvarande och smarta färdskrivarsystemen utnyttjas fullt ut och smarta färdskrivare bör även göras obligatoriska för lätta nyttofordon över en viss vikt som används vid internationell transport mot betalning eller annan ersättning. Därför bör färdskrivarnas funktioner förbättras så att de medger en mer exakt positionsbestämning.
- (27) En kostnadseffektiv kontroll av efterlevnaden av det sociala regelverket, den snabba utvecklingen av ny teknik, digitaliseringen av unionens ekonomi och behovet av lika villkor för företag inom den internationella vägtransportsektorn, gör det nödvändigt att förkorta övergångsperioden för installation av smarta färdskrivare i registrerade fordon. Smarta färdskrivare kommer att bidra till förenklade kontroller och därmed underlätta de nationella myndigheternas arbete.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 295, 21.11.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) För att säkerställa att förare, transportföretag och kontrollmyndigheter så snart som möjligt kan dra nytta av fördelarna med smarta färdskrivare, inbegripet den automatiska registreringen av gränspassager, bör den befintliga fordonsparken förses med sådan utrustning inom en lämplig tidsperiod efter det att de detaljerade tekniska bestämmelserna har trätt i kraft. Denna tidsperiod kommer att säkerställa att det finns tillräcklig tid för förberedelser.
- (29) I fordon som inte är utrustade med smarta färdskrivare bör passage av medlemsstaternas gränser registreras i färdskrivaren vid den närmaste möjliga platsen att stanna på vid eller efter gränsen.
- (30) Registreringen av aktivitet i färdskrivaren är en viktig del av förarens arbete. Det är därför av avgörande betydelse att förarna får lämplig utbildning om användningen av de nya funktionerna i de färdskrivare som släpps ut på marknaden. Transportföretagen bör som arbetsgivare stå för kostnaderna för denna utbildning.
- (31) De olika typer av färdskrivare som används och den sofistikerade teknik för manipulering som snabbt utvecklas medför utmaningar för de kontrolltjänstemän som kontrollerar efterlevnaden av relevant unionsrätt inom vägtransportsektorn. Detta gäller särskilt när kontrollerna utförs ute på vägarna. Det är därför absolut nödvändigt att kontrolltjänstemännen får lämplig utbildning så att det säkerställs att de känner till den senaste tekniska utvecklingen och tekniken för manipulering.
- (32) För att minska bördan för transportföretag och kontrollmyndigheter om en kontrolltjänsteman skulle avlägsna en färdskrivares plombering för kontrolländamål bör kontrolltjänstemannen tillåtas att återplombera färdskrivaren under vissa väl dokumenterade omständigheter.
- (33) Med hänsyn till den fortlöpande tekniska utvecklingen undersöker kommissionen möjligheten att utveckla nya tekniska lösningar som ger samma fördelar och säkerhet som smarta färdskrivare till samma eller lägre kostnader.
- (34) Det är viktigt att transportföretag etablerade i tredjeländer omfattas av regler som är likvärdiga med unionens regler när de utför transporter på unionens territorium. Kommissionen bör bedöma om denna princip tillämpas på unionsnivå och föreslå lämpliga lösningar som bör förhandlas fram inom ramen för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (*AETR-överenskommelsen*).
- (35) Godstransporter skiljer sig från persontransporter. Kommissionen bör därför utvärdera om man bör föreslå mer lämpliga regler för persontransporter, särskilt avseende tillfällig trafik enligt definitionen i artikel 2.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 ⁽¹¹⁾.
- (36) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att förbättra trafiksäkerheten och arbetsvillkoren för förare inom unionen genom harmonisering av reglerna om körtider, raster och viloperioder vid vägtransporter och harmonisering av reglerna om användningen färdskrivare och kontrollen av denna användning, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av målets 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.
- (37) Förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 561/2006 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2.1 ska följande led införas:

”aa) gods vid internationell transport eller cabotagetransport, från och med den 1 juli 2026, om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 2,5 ton, eller”.

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led aa ska ersättas med följande:

”aa) fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för

i) transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, eller

ii) för leverans av gods som har producerats hantverksmässigt,

endast inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att transporten inte utförs mot betalning eller annan ersättning”.

b) Följande led ska införas:

”ha) fordon med en högsta tillåten vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton, som används för godstransport såvida transporten inte utförs mot betalning eller annan ersättning, utan för företagets eller förarens egen räkning och körningen inte utgör den huvudsakliga uppgiften för den person som kör fordonet.”

3. I artikel 4 ska följande led läggas till:

”r) *icke-kommersiell transport*: all vägtransport, utom transport mot betalning eller annan ersättning eller för egen räkning, för vilken 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 eller kommersiell verksamhet.”

4. Artikel 6.5 ska ersättas med följande:

”5. En förare ska som annat arbete registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som föraren kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av tillgänglighet enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG, i enlighet med artikel 34.5 b iii i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (*). Denna registrering ska göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.

(*) 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).”

5. I artikel 7 ska följande stycke läggas till:

”Vid multibemanning har en förare rätt att ta en rast på 45 minuter i ett fordon som körs av en annan förare, under förutsättning att den förare som tar rasten inte har till uppgift att bistå den förare som kör fordonet.”

6. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Under två på varandra följande veckor ska en förare ta minst

a) två normala veckovilor, eller

b) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar.

En veckovila ska inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila.

Genom undantag från första stycket får en förare som utför internationella transporter av gods ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila utanför etableringsmedlemsstaten förutsatt att föraren under fyra på varandra följande veckor tar minst fyra veckovilor, varav två ska vara normala veckovilor.

Vid tillämpning av denna punkt ska en förare anses utföra internationell transport om föraren inleder de två på varandra följande reducerade veckovilorna utanför den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad och utanför det land där förarens bostad ligger.”

b) Följande punkt ska införas:

”6b. Eventuella reduceringar av veckovilan ska kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

Om två reducerade veckovilor har tagits ut efter varandra i enlighet med punkt 6 tredje stycket ska den därpå följande veckovilan föregås av en viloperiod som tas ut som kompensation för dessa två reducerade veckovilor.”

c) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. Den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila får inte tillbringas i ett fordon. Sådan vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sov möjligheter och sanitära inrättningar.

Alla kostnader för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren.”

d) Följande punkt ska införas:

”8a. Transportföretag ska organisera förarnas arbete så att föraren inom varje period om fyra på varandra följande veckor kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad och där dennes veckovila inleds, i den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad, eller återvända till sin bostad, för att där tillbringa minst en normal veckovila eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för reducerad veckovila.

Om föraren emellertid har tagit ut två på varandra följande veckovilor i enlighet med punkt 6 ska transportföretaget organisera förarens arbete så att denne kan återvända redan innan den normala veckovilan på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation inleds.

Företaget ska dokumentera hur det uppfyller den skyldigheten och förvara dokumentationen i sina lokaler för att kunna uppvisa den på kontrollmyndigheternas begäran.”

e) Följande punkt ska läggas till:

”10. Senast den 21 augusti 2022 ska kommissionen utvärdera och till parlamentet och rådet rapportera huruvida mer lämpliga regler kan antas för förare som utför persontransporter genom tillfällig trafik enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009.”

7. Följande artikel ska införas:

”Artikel 8a

1. Kommissionen ska säkerställa att information om trygga och säkra parkeringsområden är lättillgänglig för förare som utför person- och godstransporter på väg. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över alla certifierade parkeringsområden så att förarna i lämplig utsträckning kan få tillgång till

— upptäckt och förebyggande av intrång,

- belysning och synlighet,
- kontaktpunkter och förfaranden för nödsituationer,
- könsanpassade sanitära inrättningar,
- möjligheter att köpa livsmedel och drycker,
- kommunikationsanslutningar,
- strömförsörjning.

Förteckningen över sådana parkeringsområden ska offentliggöras på en gemensam officiell webbplats som uppdateras regelbundet.

2. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 23a för att fastställa standarder med mer detaljerad information om service- och säkerhetsnivåer avseende de områden som förtecknas i punkt 1 och förfarandena för certifiering av parkeringsområden.

3. Alla certifierade parkeringsområden får ange att de är certifierade i enlighet med unionens standarder och förfaranden.

I enlighet med artikel 39.2 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 (*) ska medlemsstaterna uppmuntra till inrättande av utrymme för parkering för yrkestrafikanter.

4. Kommissionen ska senast den 31 december 2024 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillgången till lämpliga rastplatser för förare och till säkra parkeringsanläggningar samt om utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med de delegerade akter som avses i punkt 2. Denna rapport får innehålla en förteckning över åtgärder för att öka antalet trygga och säkra parkeringsområden och för att förbättra dessas kvalitet.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1)."

8. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Genom undantag från artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut en normal dygnsvila eller en reducerad veckovila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan eller den reducerade veckovilan ska föraren ha tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats som står till förarens förfogande.

Med avseende på normal veckovila ska detta undantag endast tillämpas på resor med färja eller tåg om

a) resan planeras att ta minst 8 timmar, och

b) föraren har tillgång till en sovhytt ombord på färjan eller tåget."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna förordning, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad, ska inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats."

9. Följande artikel ska införas:

”Artikel 9a

Kommissionen ska senast den 31 december 2025 utarbeta en utvärderingsrapport om användningen av autonoma körsystem i medlemsstaterna och överlämna den till Europaparlamentet och rådet. Den rapporten ska ha särskilt fokus på dessa systems potentiella inverkan på regler om körtider och viloperioder. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.”

10. Artikel 10.1 ska ersättas med följande:

”1. Transportföretagets betalning till förare som är anställda eller som står till företagets förfogande får inte, även om det sker i form av bonus eller lönetillägg, beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor, leveranstid och/eller transporterad godsmängd, om betalningen är av sådan art att den utgör en fara för trafiksäkerheten och/eller uppmuntrar till överträdelse av denna förordning.”

11. I artikel 12 ska följande stycken läggas till:

”Om det är förenligt med trafiksäkerheten får föraren, under exceptionella omständigheter, även avvika från artikel 6.1 och 6.2 och artikel 8.2 genom att överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till en timme för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en veckovila.

På samma villkor får föraren överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter togs omedelbart före den ytterligare körningen för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en normal veckovila.

Föraren ska ange skälen för en sådan avvikelse för hand på färdskrivarens diagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid ankomsten till destinationen eller den lämpliga platsen att stanna på.

En period som utgör en förlängning ska kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.”

12. Artikel 13.1 ska ändras på följande sätt:

a) Led e ska ersättas med följande:

”e) Fordon som uteslutande används på öar eller regioner som är isolerade från det övriga nationella territoriet, med en areal av högst 2 300 km² vilka inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon och inte angränsar till en annan medlemsstat.”

b) Följande led ska läggas till:

”q) Fordon eller kombinationer av fordon som transporterar byggmaskiner för ett byggföretag inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.

r) Fordon som används för leverans av färdigblandad betong.”

13. Artikel 14.2 ska ersättas med följande:

”2. I brådskande fall får medlemsstaterna, under exceptionella omständigheter, medge ett tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket ska vara vederbörligen motiverat och omgående meddelas kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra denna information på en offentlig webbplats.”

14. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Medlemsstaterna ska se till att förare av sådana fordon som anges i artikel 3 a omfattas av nationella regler som ger tillräckligt skydd vad gäller tillåtna körtider och obligatoriska raster och viloperioder. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om de relevanta nationella regler som är tillämpliga på sådana förare.”

15. I artikel 16.3 ska led a ersättas med följande:

”a) innehålla samtliga uppgifter i punkt 2 för en period som minst omfattar innevarande dag och de närmast föregående 56 dagarna; dessa uppgifter ska uppdateras regelbundet, dock minst en gång i månaden,”.

16. Artikel 19.1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av denna förordning och förordning (EU) nr 165/2014 och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva och stå i proportion till hur allvarliga överträdelseerna är, i enlighet med bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (*), samt avskräckande och icke-diskriminerande. Ingen överträdelse av den här förordningen eller av förordning (EU) nr 165/2014 får bli föremål för mer än en sanktion eller mer än ett förfarande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen tillsammans med de metoder och kriterier som har valts på nationell nivå för att bedöma deras proportionalitet. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar som berör dem. Kommissionen ska underrätta medlemsstaterna om dessa regler och åtgärder, och om eventuella ändringar av dem. Kommissionen ska säkerställa att denna information offentliggörs på unionens samtliga officiella språk på en särskild offentlig webbplats som innehåller närmare uppgifter om vilka sanktioner som är tillämpliga i medlemsstaterna.

(*) 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).”

17. Artikel 22 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska ha ett nära samarbete med varandra och utan onödigt dröjsmål bistå varandra för att underlätta enhetlig tillämpning och effektiv kontroll av efterlevnaden av denna förordning, i enlighet med de krav som anges i artikel 8 direktiv 2006/22/EG.”

b) I punkt 2 ska följande led läggas till:

”c) annan särskild information, inbegripet företagets riskvärdering, som kan få konsekvenser för efterlevnaden av denna förordning.”

c) Följande punkter ska införas:

”3a. Vid utbyte av information inom ramen för denna förordning ska medlemsstaterna använda de organ för samverkan inom gemenskapen som utsetts i enlighet med artikel 7 i direktiv 2006/22/EG.

3b. Inga avgifter får tas ut i samband med det ömsesidiga administrativa samarbetet och biståndet.”

18. Följande artikel ska införas:

”Artikel 23a

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 8a ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 20 augusti 2020.

Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 8a 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 8a ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på 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.”

19. Artikel 24.2 ska ersättas med följande:

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

2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i 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).”

20. Artikel 25.2 ska ersättas med följande:

”2. I de ärenden som avses i punkt 1 b ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma strategier.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2a.”

Artikel 2

Förordning (EU) nr 165/2014 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.1 ska första stycket ersättas med följande:

”1. I denna förordning fastställs skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare som används vid vägtransporter, i syfte att kontrollera efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1071/2009 (*), (EG) nr 1072/2009 (**), (EG) nr 1073/2009 (***), Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG (****), rådets direktiv 92/6/EEG (*****), och 92/106/EEG (*****), och, när det gäller utstationering av arbetstagare vid vägtransporter, Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG (*****), 2014/67/EU (*****), och (EU) 2020/1057 (*****).”

(*) 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).

(**) 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).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

(****) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

(*****), Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 2.3.1992, s. 27).

(*****), 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).

(*****), Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

(*****), Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen) (EUT L 159, 28.5.2014, s. 11).

(*****), Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsyns krav och förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 249, 31.7.2020, s. 49).”

2. Artikel 3.4 ska ersättas med följande:

”4. Senast tre år från utgången av året för ikraftträdande av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket ska följande kategorier av fordon som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten utrustas med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i denna förordning:

a) Fordon utrustade med en analog färdskrivare.

b) Fordon utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades till och med den 30 september 2011.

c) Fordon utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades från och med den 1 oktober 2011.

d) Fordon utrustade med en digital färdskrivare som uppfyller de specifikationer i bilaga IB till förordning (EEG) nr 3821/85 som tillämpades från och med den 1 oktober 2012.

4a. Senast fyra år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket ska fordon som är utrustade med en smart färdskrivare som överensstämmer med bilaga IC till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 (*) och som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten utrustas med en smart färdskrivare enligt artiklarna 8, 9 och 10 i denna förordning.

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 av den 18 mars 2016 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter (EUT L 139, 26.5.2016, s. 1).”

3. I artikel 4.2 ska följande strecksats införas efter fjärde strecksatsen:

”— ha tillräcklig minneskapacitet för att kunna lagra alla uppgifter som krävs enligt denna förordning.”

4. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Dataskydd

1. Medlemsstaterna ska se till att behandlingen av personuppgifter inom ramen för denna förordning sker enbart i syfte att kontrollera överensstämmelsen med denna förordning och med förordningarna (EG) nr 561/2006, (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009, (EG) nr 1073/2009, direktiven 2002/15/EG, 92/6/EEG och 92/106/EEG samt, vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, direktiven 96/71/EG, 2014/67/EU och (EU) 2020/1057.

2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot annan användning än sådan som utslutande har att göra med de unionsrättsakter som avses i punkt 1 avseende

a) användningen av ett globalt system för satellitnavigering (GNSS) för registrering av lokaliseringuppgifter enligt artikel 8,

b) användningen av kommunikation på distans för kontrolländamål enligt artikel 9, användningen av färdskrivare med gränssnitt enligt artikel 10, det elektroniska utbyte av information om förarkort som avses i artikel 31, och särskilt gränsöverskridande utbyte av sådana uppgifter med tredjeländer, och

c) transportföretagens bevarande av uppgifter i den mening som avses i artikel 33.

3. Digitala färdskrivare ska vara utformade på ett sådant sätt att de skyddar integriteten. Endast uppgifter som är nödvändiga för de ändamål som avses i punkt 1 ska behandlas.

4. Fordonsägare, transportföretag och andra berörda enheter ska, i förekommande fall, uppfylla relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter.”

5. Artikel 8.1 ska ersättas med följande:

”1. För att underlätta kontrollen av efterlevnaden av relevant lagstiftning ska fordonets position registreras automatiskt vid följande punkter, eller vid den punkt som är närmast sådana platser där satellitsignal kan tas emot:

— Platsen där den dagliga arbetsperioden inleds.

— Varje gång fordonet passerar en medlemsstats gräns.

— Varje gång fordonet utför lastnings- eller lossningsoperationer.

— Var tredje timme under sammanlagd körtid.

— Platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas.

För att underlätta kontrollmyndigheternas kontroll av efterlevnad ska den smarta färdskrivaren även registrera om fordonet har använts för gods- eller persontransport, i enlighet med förordning (EG) nr 561/2006.

För dessa ändamål ska fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 första stycket trätt i kraft vara utrustade med en färdskrivare ansluten till en tjänst för positionsbestämning baserad på ett system för satellitnavigering.

Den registrering av gränspassagen och ytterligare aktiviteter som avses i första stycket andra och tredje strecksatserna och i andra stycket ska emellertid gälla för fordon som registrerats i en medlemsstat för första gången mer än två år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket, utan att det påverkar skyldigheten till eftermontering på vissa fordon i enlighet med artikel 3.4.”

6. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Tre år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket ska medlemsstaterna i lämplig omfattning förse sina kontrollmyndigheter med den utrustning för fjärravläst tidig upptäckt som krävs för att tillåta sådan uppgiftsöverföring som avses i den här artikeln, med beaktande av deras specifika krav och strategier för tillsyn. Fram till dess får medlemsstaterna besluta om de ska utrusta sina kontrollmyndigheter med sådan utrustning för fjärravläst tidig upptäckt.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Den kommunikation som avses i punkt 1 ska upprättas med färdskrivaren endast när kontrollmyndigheternas utrustning begär det. Den ska ske via säker anslutning för att säkerställa dataintegritet och autentisering av färdskrivare och kontrollutrustning. Tillgång till överförd information ska begränsas till kontrollmyndigheter som har tillstånd att kontrollera överträdelse av de unionsrättsakter som avses i artikel 7.1 och av denna förordning och till verkstäder i den utsträckning det är nödvändigt att kontrollera att färdskrivaren fungerar på rätt sätt.”

c) I punkt 4 ska följande strecksats läggas till:

”— Överskridande av den maximala körtiden.”

7. I artikel 10 ska följande stycke läggas till:

”De färdskrivare i fordon som registreras för första gången i en medlemsstat mer än två år efter ikraftträdandet av de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 andra stycket ska vara utrustade med det gränssnitt som avses i punkt 1.”

8. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Första stycket ska ersättas med följande:

”För att säkerställa att smarta färdskrivare uppfyller principerna och kraven i denna förordning ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av artiklarna 8, 9 och 10, med undantag för bestämmelser som föreskriver registrering av ytterligare uppgifter i färdskrivaren.

Senast den 21 augusti 2021 ska kommissionen anta genomförandeakter med detaljerade bestämmelser för en enhetlig tillämpning av skyldigheten att registrera och lagra uppgifter om varje gränspassage för fordonet och aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket andra och tredje strecksatserna och i artikel 8.1 andra stycket.

Senast den 21 februari 2022 ska kommissionen anta genomförandeakter med detaljerade bestämmelser som är nödvändiga för en enhetlig tillämpning av reglerna om uppgiftskrav för färdskrivare och färdskrivarnas funktioner, inbegripet artiklarna 8, 9 och 10 i denna förordning, och installation av färdskrivare för fordon som avses i artikel 2.1 aa i förordning (EG) nr 561/2006.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.”

b) I andra stycket ska inledningen ersättas med följande:

”De detaljerade bestämmelser som avses i första, andra och tredje styckena i denna artikel ska”.

9. I artikel 22.5 ska tredje och fjärde styckena ersättas med följande:

”De plomberingar som har tagits bort eller brutits ska bytas ut av en godkänd montör eller en verkstad utan oskäligt dröjsmål och senast inom sju dagar efter det att de togs bort eller bröts. Om plomberingarna har tagits bort eller brutits för kontrolländamål får de bytas ut av en kontrolltjänsteman utrustad med plomberingsutrustning och ett unikt särskilt märke, utan onödigt dröjsmål.

När en kontrolltjänsteman tar bort en plombering ska kontrollkortet vara infört i färdskrivaren från och med det att plomberingen tas bort fram till dess att inspektionen är avslutad, inbegripet vid fästande av ny plombering. Kontrolltjänstemannen ska upprätta en skriftlig förklaring som innehåller åtminstone följande uppgifter:

- Fordonets identifieringsnummer.
- Tjänstemannens namn.
- Kontrollmyndighet och medlemsstat.
- Kontrollkortets nummer.
- Den borttagna plomberingens nummer.
- Datum och klockslag för borttagandet av plomberingen.
- Den nya plomberingens nummer, i fall där kontrolltjänstemannen har fäst en ny plombering.

Innan plomberingarna byts ut ska kontroll och kalibrering av färdskrivaren utföras av en godkänd verkstad, med undantag för när en plombering tagits bort eller brutits för kontrolländamål och bytts ut av en kontrolltjänsteman.”

10. I artikel 26 ska följande punkt införas:

”7a. Den behöriga myndigheten i den utfärdande medlemsstaten får kräva att en förare ersätter förarkortet med ett nytt kort om detta är nödvändigt i syfte att uppfylla relevanta tekniska specifikationer.”

11. Artikel 34 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:


”1. Varje dag föraren kör ska diagramblad eller förarkort användas, från den tidpunkt då fordonet övertas. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt eller det är nödvändigt för att föra in symbolen för landet efter det att en gräns passerats. Ett diagramblad eller förarkort får inte användas under en längre tid än det är avsett för.”

b) I punkt 5 ska led b ändras på följande sätt:

i) Led iv ska ersättas med följande:

”iv) under tecknet : raster, vila, årlig ledighet eller sjukledighet.”

ii) Följande led ska läggas till:

”v) under tecknet för 'färja/tåg': utöver tecknet : den viloperiod som tillbringats på en färja eller ett tåg i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 561/2006.”

c) I punkt 6 ska följande led läggas till:

”f) Symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas. Föraren ska också föra in symbolen för det land som föraren kommer in i efter att ha passerat en medlemsstats gräns, i början av sitt första stopp i den medlemsstaten. Detta första stopp ska göras vid den närmaste möjliga platsen att stanna på vid eller efter gränsen. När passagen av en medlemsstats gräns sker på en färja eller ett tåg ska föraren föra in symbolen för landet vid ankomsthavnen eller ankomststationen.”

d) I punkt 7 ska första stycket ersättas med följande:

”7. Föraren ska i den digitala färdskrivaren föra in symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas.

Från och med den 2 februari 2022 ska föraren också föra in symbolen för det land som föraren kommer in i efter att ha passerat en medlemsstats gräns, i början av sitt första stopp i den medlemsstaten. Detta första stopp ska göras vid den närmaste möjliga platsen att stanna på vid eller efter gränsen. När passagen av en medlemsstats gräns sker på en färja eller ett tåg ska föraren föra in symbolen för landet vid ankomsthavnen eller ankomstationen.

Medlemsstater får ålägga förare av fordon som utför transporter inom deras territorium lägga till mer detaljerade geografiska uppgifter till symbolen för landet, förutsatt att dessa medlemsstater har underrättat kommissionen om dessa detaljerade geografiska uppgifter före den 1 april 1998.

Förare är inte tvungna att föra in de uppgifter som avses i första stycket om färdskrivaren automatiskt registrerar lokaliseringuppgifter i enlighet med artikel 8.”

12. Artikel 36 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led i ska ersättas med följande:

”i) Diagramblad för innevarande dag och de föregående 56 dagarna.”

ii) Led iii ska ersättas med följande:

”iii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 56 dagarna.”

b) I punkt 2 ska led ii ersättas med följande:

”ii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 56 dagarna.”

Artikel 3

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

Artiklarna 1.15 och 2.12 ska emellertid tillämpas från och med den 31 december 2024.

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

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 företagets 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 överträdelse 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 överträdelse 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 överträdelse 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 överträdelse 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 överträdelseernas 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 offentligt rättsliga 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 fastställs 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 överträdelse 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 överensstämja 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 ' $\leq 3,5$ 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 cabotagettransport. 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 överträdelse 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 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 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

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1056**av den 15 juli 2020****om elektronisk godstransportinformation****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91 och 100.2,

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⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Effektiviteten inom godstransport och logistik är av avgörande betydelse för unionsekonomins tillväxt och konkurrenskraft, den inre marknadens funktion och den sociala och ekonomiska sammanhållningen i alla regioner i unionen.
- (2) Syftet med denna förordning är att uppmuntra digitalisering av godstransport och logistik för att minska de administrativa kostnaderna, förbättra behöriga myndigheters förmåga att upprätthålla regelefterlevnaden och öka transporternas effektivitet och hållbarhet.
- (3) Förflyttning av gods, inbegripet avfall, åtföljs av en stor mängd information som fortfarande utbyts i pappersformat mellan företag samt mellan företag och behöriga myndigheter. Användningen av pappersdokument innebär en betydande administrativ börda för logistikoperatörer och en extra kostnad för logistikoperatörer och närstående industrier (såsom handel och tillverkning), särskilt för små och medelstora företag, och har en negativ inverkan på miljön.
- (4) Den viktigaste orsaken till bristen på framsteg i arbetet för att uppnå ett enklare och effektivare informationsutbyte som möjliggörs genom tillgängliga elektroniska medel anses vara avsaknaden av en enhetlig rättslig ram på unionsnivå som kräver att behöriga myndigheter godtar att relevant godstransportinformation som krävs enligt lag tillhandahålls i elektronisk form. Behöriga myndigheters godtagande av information i elektronisk form med gemensamma specifikationer skulle underlätta inte bara kommunikationen mellan behöriga myndigheter och ekonomiska aktörer, utan även, indirekt, utvecklingen av enhetlig och förenklad elektronisk kommunikation mellan företag i hela unionen. Det skulle också medföra betydande besparingar i fråga om administrativa kostnader för ekonomiska aktörer, och särskilt för små och medelstora företag, som utgör majoriteten av transport- och logistikföretagen i unionen.
- (5) Vissa områden inom unionens transporträtt kräver att behöriga myndigheter godtar digitaliserad information, men detta gäller långt ifrån alla relevanta unionsrättsakter. Det bör vara möjligt att använda elektroniska medel för att göra föreskriven information om transport av gods tillgänglig för behöriga myndigheter inom hela unionen med avseende på alla relevanta faser av transporter som utförs inom unionen. Vidare bör denna möjlighet gälla för all föreskriven information och alla trafikslag.
- (6) Behöriga myndigheter bör därför åläggas att godta information som gjorts tillgänglig elektroniskt närhelst ekonomiska aktörer är skyldiga att göra information tillgänglig som bevis för uppfyllande av krav som fastställs i unionsrättsakter som omfattas av denna förordning. Detta krav bör även omfatta information som myndigheterna begärt in i form av kompletterande information i enlighet med bestämmelserna i de unionsrättsakterna, till exempel när viss information saknas. Detsamma bör gälla om nationell rätt innehåller krav på tillhandahållande av föreskriven information som är helt eller delvis identisk med information som ska tillhandahållas enligt unionsrättsakter som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde. Myndigheter bör också sträva efter att kommunicera elektroniskt med de berörda ekonomiska aktörerna när det gäller den informationen. Sådan kommunikation bör inte påverka tillämpningen av relevanta bestämmelser i unionsrättsakter och nationell rätt som rör

⁽¹⁾ EUT C 62, 15.2.2019, s. 265.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 mars 2019 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 7 april 2020 (EUT C 157, 8.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 8 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).

uppföljningsåtgärder under eller efter kontroller av föreskriven information. Behöriga myndigheters skyldighet att godta information som ekonomiska aktörer gjort tillgänglig elektroniskt bör också gälla när bestämmelser i unionsrättsakter eller nationell rätt som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde kräver information som det även hänvisas till i relevanta internationella konventioner såsom de konventioner som styr internationella transportavtal inom de olika trafikslagen, till exempel FN:s konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif), Iatas resolution 672 om elektroniska flygfraktsedlar, konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) och Budapestkonventionen om avtal för varutransporter på de inre vattenvägarna.

- (7) Eftersom denna förordning enbart är avsedd att underlätta och främja tillhandahållandet av information mellan de ekonomiska aktörerna och behöriga myndigheter med hjälp av elektroniska medel, bör den inte påverka tillämpningen av de bestämmelser i unionsrättsakter eller nationell rätt som fastställer innehållet i föreskriven information och den bör i synnerhet inte införa några ytterligare krav på föreskriven information eller språkrav. Denna förordning är avsedd att göra det möjligt att efterleva krav på föreskriven information med hjälp av elektroniska medel snarare än med hjälp av pappersdokument, men påverkar inte möjligheten för de berörda ekonomiska aktörerna att lägga fram samma information i pappersformat, enligt relevanta bestämmelser i unionsrättsakter eller nationell rätt, och den bör inte heller påverka relevanta unionskrav avseende de dokument som ska användas för den strukturerade presentationen av informationen i fråga. Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006⁽³⁾ beträffande formföreskrifter för transport av avfall eller av bestämmelserna om kontroller som utförs av tullkontor. Denna förordning bör inte heller påverka rapporteringsskyldigheterna, inbegripet dem som gäller tullkontors eller andra myndigheters befogenheter som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013⁽⁴⁾ eller i genomförandeakter eller delegerade akter som antagits enligt den förordningen eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239⁽⁵⁾.
- (8) Användning av elektroniska medel för utbyte av föreskriven information kan minska de administrativa kostnaderna för ekonomiska aktörer och öka behöriga myndigheters effektivitet. Både ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter skulle behöva vidta nödvändiga åtgärder för att möjliggöra elektroniskt utbyte av föreskriven godstransportinformation (eFTI) i maskinläsbart format via plattformar som är baserade på informations- och kommunikationsteknik (eFTI-plattformar), inbegripet genom att införskaffa nödvändig utrustning. De berörda ekonomiska aktörerna bör dock ha fortsatt ansvar för att tillhandahålla information i människoläsbart format närhelst behöriga myndigheter särskilt begär det i syfte att behöriga myndigheter ska kunna utföra sina uppgifter i situationer där åtkomst till en eFTI-plattform inte är tillgänglig.
- (9) För att göra det möjligt för ekonomiska aktörer att tillhandahålla relevant information i elektronisk form på samma sätt i alla medlemsstater är det nödvändigt att använda gemensamma specifikationer, vilka bör antas av kommissionen genom delegerade akter och genomförandeakter enligt denna förordning.
- (10) Gemensamma specifikationer om definition av och tekniska egenskaper för dataelement bör säkerställa datainteroperabilitet genom att det fastställs ett enhetligt och heltäckande dataset som ska användas för att överföra informationen elektroniskt. Detta heltäckande dataset bör innehålla alla dataelement som motsvarar de informationskrav som återfinns i relevanta bestämmelser i unionsrättsakter och nationell rätt, där varje dataelement som är gemensamt för ett eller flera underdataset inkluderas endast en gång.
- (11) Gemensamma specifikationer bör även fastställa gemensamma förfaranden och närmare regler för behöriga myndigheters åtkomst till och behandling av den informationen, inbegripet all kommunikation i samband därmed mellan behöriga myndigheter och de berörda ekonomiska aktörerna, såsom begäranden om kompletterande information som behövs för att behöriga myndigheter ska kunna utöva sina respektive föreskrivna befogenheter vad gäller kontrollverksamhet i enlighet med relevanta bestämmelser i unionsrättsakter och nationell rätt.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall (EUT L 190, 12.7.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 av den 20 juni 2019 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU (EUT L 198, 25.7.2019, s. 64).

- (12) Vid fastställandet av de gemensamma specifikationerna bör vederbörlig hänsyn tas till relevanta specifikationer för datautbyte som fastställs i relevanta unionsrättsakter och ingår i relevanta europeiska och internationella standarder för datautbyte, inbegripet multimodala standarder, samt till de principer och rekommendationer som fastställs i kommissionens meddelande av den 23 mars 2017 med titeln *Europeiska interoperabilitetsramen – genomförandestrategi*, vilken tillhandahåller en av medlemsstaterna gemensamt överenskommen strategi för tillhandahållande av europeiska digitala offentliga tjänster. Vederbörlig omsorg bör också ägnas åt att se till att dessa specifikationer förblir teknikneutrala och öppna för innovativ teknik.
- (13) I syfte att minimera kostnaderna för både behöriga myndigheter och ekonomiska aktörer skulle inrättande av åtkomstpunkter för behöriga myndigheter kunna övervägas. Dessa åtkomstpunkter skulle endast fungera som mellanhänder mellan eFTI-plattformarna och behöriga myndigheter och bör därför varken lagra eller behandla de eFTI-data som de förmedlar åtkomst till, med undantag för metadata kopplade till eFTI-databehandling, t.ex. åtgärdsloggar som är nödvändiga av övervaknings- eller statistikskäl. Medlemsstater skulle även kunna komma överens om att inrätta gemensamma åtkomstpunkter för sina respektive behöriga myndigheter.
- (14) Denna förordning bör fastställa de funktionella kraven för eFTI-plattformar som bör användas av ekonomiska aktörer för att göra föreskriven godstransportinformation tillgänglig för behöriga myndigheter i elektronisk form i syfte att uppfylla villkoren för behöriga myndigheters obligatoriska godtagande av denna information, i enlighet med denna förordning. Krav bör även fastställas för tredjepartsleverantörer av tjänster via plattformar (leverantörer av eFTI-tjänster). Dessa krav bör i synnerhet säkerställa att alla eFTI-data kan behandlas enbart i enlighet med ett heltäckande rättighetsbaserat åtkomstkontrollsystem som tillhandahåller tilldelade funktioner, att alla behöriga myndigheter kan ha omedelbar åtkomst till dessa data i enlighet med sina respektive föreskrivna befogenheter vad gäller kontrollverksamhet, att den elektroniska behandlingen av personuppgifter kan ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ⁽⁶⁾ och att behandlingen av känslig kommersiell information kan ske med iakttagande av informationens konfidentialitet.
- (15) Kommissionen bör anta specifikationer avseende de funktionella kraven för eFTI-plattformar. Vid antagandet av dessa specifikationer bör kommissionen sträva efter att säkerställa interoperabilitet mellan eFTI-plattformarna i syfte att underlätta datautbyte mellan sådana plattformar och göra det möjligt för ekonomiska aktörer att använda valfri eFTI-plattform. För att underlätta genomförandet och minimera kostnaderna bör kommissionen också beakta relevanta tekniska lösningar och standarder som används av befintliga IKT-system. Samtidigt bör kommissionen säkerställa att dessa specifikationer i största möjliga utsträckning förblir teknikneutrala i syfte att uppmuntra till kontinuerlig innovation och undvika teknisk inlåsning.
- (16) För att bygga upp förtroendet hos både behöriga myndigheter och ekonomiska aktörer för att eFTI-plattformarna och leverantörerna av eFTI-tjänster uppfyller dessa funktionella krav bör medlemsstaterna införa ett certifierings-system som underbyggs av ackreditering i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ⁽⁷⁾. För att utnyttja fördelarna med certifiering uppmuntras leverantörer av IKT-system som redan är i bruk att säkerställa att dessa system uppfyller de krav för eFTI-plattformar som fastställs i denna förordning och att ansöka om certifiering. Certifieringen av IKT-system bör ske utan dröjsmål.
- (17) Användningen av eFTI-plattformar ger ekonomiska aktörer garantier för att föreskriven information kommer att godtas och ger behöriga myndigheter tillförlitlig och säker åtkomst till den informationen. Inte desto mindre, och trots alla behöriga myndigheters skyldighet att godta information som gjorts tillgänglig genom en certifierad eFTI-plattform i enlighet med denna förordning, bör det fortfarande vara möjligt att använda andra IKT-system om en medlemsstat så önskar. Samtidigt bör denna förordning inte förhindra att eFTI-plattformar används för förbindelser mellan företag eller förhindra användning av ytterligare funktioner på eFTI-plattformar, förutsatt att detta inte har en negativ inverkan på behandlingen av den föreskrivna information som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde, i enlighet med kraven i denna förordning.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av skyldigheten att godta föreskriven information som görs tillgänglig i elektronisk form enligt denna förordning, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Kommissionen bör i synnerhet tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att fastställa gemensamma förfaranden och närmare regler för behöriga myndigheters åtkomst till och behandling av den föreskrivna informationen i fall då de berörda ekonomiska aktörerna gör den informationen tillgänglig elektroniskt, inbegripet närmare regler och tekniska specifikationer, och i syfte att fastställa närmare specifikationer för genomförandet av kraven för eFTI-plattformar och för leverantörer av eFTI-tjänster. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) I syfte att säkerställa en korrekt tillämpning av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av del A i bilaga I för att ta hänsyn till eventuella delegerade akter eller genomförandeaakter som antagits av kommissionen och som fastställer nya krav på föreskriven information på unionsnivå avseende transport av gods, ändring av del B i bilaga I i syfte att införliva de förteckningar över krav på föreskriven information i nationell rätt som anmälts till kommissionen av medlemsstaterna i enlighet med denna förordning och i syfte att införliva eventuella nya bestämmelser i relevant nationell rätt som inför ändringar av de nationella kraven på föreskriven information eller fastställer nya relevanta krav på föreskriven information som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och som medlemsstaterna underrättat kommissionen om i enlighet med denna förordning, och med avseende på komplettering av denna förordning genom fastställande och ändring av det gemensamma datasetet och underdataseten vad gäller de respektive kraven på föreskriven information som omfattas av denna förordning och komplettering av vissa tekniska aspekter av denna förordning, nämligen vad gäller reglerna om certifiering och användning av certifieringsmärket för eFTI-plattformar och reglerna om certifiering av leverantörer av eFTI-tjänster. 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 av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽⁹⁾.

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. Dessutom är det vid utarbetandet och förberedelsen av dessa akter viktigt att alla berörda parter deltar i lämpliga forum, såsom den expertgrupp som inrättats genom kommissionens beslut av den 13 september 2018 om inrättande av *forumet för digitala transporter och digital logistik*.

- (20) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att säkerställa en enhetlig strategi för behöriga myndigheters godtagande av godstransportinformation som gjorts tillgänglig elektroniskt, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av behovet av att fastställa gemensamma krav, 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 detta mål.
- (21) Elektronisk behandling av personuppgifter som krävs som en del av föreskriven godstransportinformation bör ske i enlighet med förordning (EU) 2016/679.
- (22) Kommissionen bör göra en utvärdering av denna förordning. Information bör samlas in som underlag för utvärderingen och i syfte att bedöma denna förordnings verkan i förhållande till det mål den eftersträvar.
- (23) För ändamålsenlig och effektiv kontrollverksamhet krävs att alla behöriga myndigheter har direktåtkomst i realtid till relevant föreskriven information i elektronisk form. I detta syfte, och i enlighet med principen om *digitalt som standard*, som nämns i kommissionens meddelande av den 19 april 2016 med titeln *EU:s handlingsplan för e-förvaltning för 2016–2020 – Snabbare digital omvandling av förvaltningar*, bör användningen av elektroniska medel bli det huvudsakliga sättet att utbyta föreskriven information mellan de ekonomiska aktörerna och behöriga myndigheter. Kommissionen bör därför göra en bedömning av möjliga initiativ i syfte att fastställa en skyldighet för ekonomiska aktörer att använda elektroniska medel för att göra föreskriven information tillgänglig för behöriga myndigheter. Kommissionen bör, när så är lämpligt, föreslå motsvarande initiativ, inbegripet möjliga ändringar av

⁽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).

⁽⁹⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

denna förordning och andra relevanta unionsrättsakter. I syfte att förbättra de behöriga myndigheternas förmåga att upprätthålla regelefterlevnaden och minimera kostnaderna för både behöriga myndigheter och de ekonomiska aktörerna bör kommissionen även överväga ytterligare åtgärder, såsom ökad interoperabilitet för och en gemensam åtkomstpunkt till IKT-system och IKT-plattformar som används för att registrera och behandla föreskriven information i enlighet med annan unionsrätt på transportområdet.

- (24) Denna förordning kan inte tillämpas effektivt innan de delegerade akter och genomförandeakter som föreskrivs i densamma har trätt i kraft. Kommissionen har därför en rättslig skyldighet att anta dessa delegerade akter och genomförandeakter och bör börja arbeta på dem omedelbart så att relevanta specifikationer kan antas i tid, när så är möjligt före utgången av de respektive tidsfrister som fastställs i denna förordning. Det är av största vikt att dessa delegerade akter och genomförandeakter antas i tid, så att medlemsstaterna och ekonomiska aktörer har tillräckligt med tid för att vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med denna förordning. I enlighet med detta bör därför olika tillämpningsperioder fastställas i denna förordning.
- (25) På samma sätt bör medlemsstaternas underrättelsesyldighet enligt denna förordning fullgöras inom ett år från dagen för denna förordnings ikraftträdande, så att kommissionen kan anta den första delegerade akten enligt denna förordning i god tid.
- (26) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001⁽¹⁰⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll

Genom denna förordning inrättas en rättslig ram för elektronisk överföring mellan de berörda ekonomiska aktörerna och behöriga myndigheter av föreskriven information som rör transport av gods på unionens territorium.

För detta ändamål fastställs i denna förordning

- a) de villkor enligt vilka behöriga myndigheter är skyldiga att godta föreskriven information när den informationen görs tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna,
- b) regler om tillhandahållande av tjänster som har anknytning till de berörda ekonomiska aktörernas elektroniska tillgängliggörande av föreskriven information till behöriga myndigheter.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning är tillämplig på
- a) krav på föreskriven information som anges i
- i) artikel 6.1 i rådets förordning nr 11⁽¹¹⁾,
- ii) artikel 3 i rådets direktiv 92/106/EEG⁽¹²⁾,
- iii) artikel 8.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009⁽¹³⁾,

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽¹¹⁾ Rådets förordning nr 11 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och beföringsvillkor enligt artikel 79.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT P 52, 16.8.1960, s. 1121).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- iv) artiklarna 16 c och 18.1 i förordning (EG) nr 1013/2006; den här förordningen påverkar inte kontroller som utförs av tullkontor och som föreskrivs i relevanta bestämmelser i unionsrättsakter,
- v) del 5 kapitel 5.4 i bilaga A till Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), som ingicks i Genève den 30 september 1957, som avses i avsnitt I.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG ⁽¹⁴⁾, del 5 kapitel 5.4 i Reglementet för Internationell transport av farligt gods på järnväg (RID), som utgör bilag C till Cotif som ingicks i Vilnius den 3 juni 1999, som avses i avsnitt II.1 i bilaga II till det direktivet, och del 5 kapitel 5.4 i reglementet som bifogas Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN), som ingicks i Genève den 26 maj 2000, som avses i avsnitt III.1 i bilaga III till det direktivet,
- b) krav på föreskriven information som anges i delegerade akter eller genomförandeakter som antagits av kommissionen enligt en sådan unionsrättsakt som avses i led a i denna punkt eller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽¹⁵⁾ eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ⁽¹⁶⁾. Dessa delegerade akter eller genomförandeakter ska förtecknas i del A i bilaga I till den här förordningen,
- c) krav på föreskriven information som anges i de bestämmelser i nationell rätt som är förtecknade i del B i bilaga I till den här förordningen.

2. Senast den 21 augusti 2021 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sådana bestämmelser i nationell rätt och motsvarande krav på föreskriven information som föreskriver tillhandahållande av information som är helt eller delvis identisk med den information som ska tillhandahållas enligt de krav på föreskriven information som avses i punkt 1 a och b.

Efter den underrättelsen ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om bestämmelser i nationell rätt som

- a) inför ändringar av krav på föreskriven information som anges i de bestämmelser i nationell rätt som är förtecknade i del B i bilaga I, eller
- b) fastställer nya relevanta krav på föreskriven information som föreskriver tillhandahållande av information som är helt eller delvis identisk med den information som ska tillhandahållas enligt de krav på föreskriven information som avses i punkt 1 a och b.

Medlemsstaterna ska lämna sådana underrättelser inom en månad från antagandet av sådana bestämmelser.

3. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 14 om ändring av

- a) del A i bilaga I i syfte att lägga till hänvisningar till sådana krav på föreskriven information som avses i punkt 1 b i denna artikel,
- b) del B i bilaga I i syfte att lägga till eller stryka hänvisningar till nationell rätt och krav på föreskriven information i enlighet med de underrättelser som lämnas enligt punkt 2 i denna artikel.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *föreskriven information*: information, oavsett om den lämnas i form av en handling eller inte, som är relaterad till transport av gods på unionens territorium, inbegripet gods i transittrafik, som en berörd ekonomisk aktör ska göra tillgänglig i enlighet med de bestämmelser som avses i artikel 2.1 för att styrka efterlevnad av de relevanta kraven i de akter som fastställer de bestämmelserna.
2. *krav på föreskriven information*: ett krav på att tillhandahålla föreskriven information.

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

3. *behörig myndighet*: offentlig myndighet, byrå eller annat organ som har behörighet att utföra uppgifter enligt de rättsakter som avses i artikel 2.1 och för vilka det krävs åtkomst till föreskriven information, t.ex. kontroll, upprätthållande, validering eller övervakning av regelefterlevnaden inom en medlemsstats territorium.
4. *elektronisk godstransportinformation* eller *eFTI* (*electronic Freight Transport Information*): en uppsättning dataelement som behandlas elektroniskt inför utbyte av föreskriven information mellan de berörda ekonomiska aktörerna och mellan de berörda ekonomiska aktörerna och behöriga myndigheter.
5. *eFTI-underdataset*: en uppsättning strukturerade dataelement som motsvarar den föreskrivna information som krävs enligt en sådan specifik unionsrättsakt eller sådan nationell rätt som avses i artikel 2.1.
6. *gemensamt eFTI-dataset*: en heltäckande uppsättning strukturerade dataelement som motsvarar alla eFTI-underdataset, där de dataelement som är gemensamma för de olika eFTI-underdataseten tas med endast en gång.
7. *dataelement*: den minsta informationsenhet som har en unik definition och exakta tekniska egenskaper, såsom format, längd och teckentyp.
8. *behandling*: en åtgärd eller en uppsättning åtgärder som utförs med avseende på eFTI, oberoende av om de utförs automatiserat eller inte, såsom insamling, registrering, organisering, strukturering, lagring, anpassning eller ändring, hämtning, läsning, användning, utlämnande genom överföring, spridning eller tillgängliggörande av eFTI på annat sätt, sammanställning eller samkörning, begränsning, radering eller förstöring.
9. *åtgärdslogg*: automatisk registrering av elektronisk behandling av eFTI.
10. *eFTI-plattform*: en lösning som är baserad på informations- och kommunikationsteknik (IKT), såsom ett operativsystem, en driftsmiljö eller en databas, och som är avsedd att användas för behandling av eFTI.
11. *utvecklare av eFTI-plattformar*: en fysisk eller juridisk person som har utvecklat eller förvärvat en eFTI-plattform antingen i syfte att behandla föreskriven information som har anknytning till den egna ekonomiska verksamheten eller i syfte att släppa ut plattformen på marknaden.
12. *eFTI-tjänst*: en tjänst bestående av behandling av eFTI med hjälp av en eFTI-plattform, fristående eller i kombination med andra IKT-lösningar, inbegripet andra eFTI-plattformar.
13. *leverantör av eFTI-tjänster*: en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller en eFTI-tjänst till de berörda ekonomiska aktörerna på grundval av ett avtal.
14. *berörd ekonomisk aktör*: ett transportföretag eller en logistikoperatör, eller en annan fysisk eller juridisk person, som har ansvar för att göra föreskriven information tillgänglig för behöriga myndigheter i enlighet med relevanta krav på föreskriven information.
15. *människoläsbar format*: ett sätt att återge data i en elektronisk form som kan användas som information av en fysisk person utan att ytterligare behandling krävs.
16. *maskinläsbar format*: ett sätt att återge data i en elektronisk form som kan användas för automatisk behandling av en maskin.
17. *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ för bedömning av överensstämmelse i den mening som avses i förordning (EG) nr 765/2008, ackrediterat i enlighet med den förordningen för att utföra bedömning av överensstämmelse avseende eFTI-plattformar eller leverantörer av eFTI-tjänster.
18. *transport*: befordran av en bestämd uppsättning gods, inbegripet avfall, mellan det första avhämtningsstället och slutdestinationen inom ramen för ett enda transportavtal eller flera på varandra följande transportavtal, i förekommande fall inbegripet byten mellan olika trafikslag, oberoende av kvantiteten eller antalet containrar, kollin eller delar som transporteras.

KAPITEL II

FÖRESKRIVEN INFORMATION SOM GÖRS TILLGÄNGLIG ELEKTRONISKT

Artikel 4

Krav för berörda ekonomiska aktörer

1. Vid tillämpningen av artikel 5.1, 5.2 och 5.3 ska de berörda ekonomiska aktörerna uppfylla kraven i den här artikeln.

2. Om de berörda ekonomiska aktörerna gör föreskriven information tillgänglig elektroniskt för en behörig myndighet ska de göra detta på grundval av data som behandlats på en certifierad eFTI-plattform och, i tillämpliga fall, av en certifierad leverantör av eFTI-tjänster. Den föreskrivna informationen ska göras tillgänglig av de berörda ekonomiska aktörerna i maskinläsbart format och, på den behöriga myndighetens begäran, i människoläsbart format.

3. Information i maskinläsbart format ska göras tillgänglig via en autentiserad och säker förbindelse med en eFTI-plattformens datakälla. De berörda ekonomiska aktörerna ska uppge den unika elektroniska identifierande länk som avses i artikel 9.1 e och som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att entydigt identifiera den föreskrivna information som rör transporten.

4. Information i människoläsbart format som begärts av behöriga myndigheter ska göras tillgänglig genast och på plats, på bildskärmen till en elektronisk enhet som ägs av den berörda ekonomiska aktören.

Artikel 5

Krav för behöriga myndigheter

1. Från och med 30 månader efter dagen för ikraftträdandet av den första av de delegerade akter och genomförandeakter som avses i artiklarna 7 och 8 ska behöriga myndigheter godta föreskriven information som görs tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna i enlighet med artikel 4, inbegripet när sådan föreskriven information begärs in av behöriga myndigheter i form av kompletterande information.

2. Om den berörda ekonomiska aktören har gjort föreskriven information som krävs enligt förordning (EG) nr 1013/2006 tillgänglig elektroniskt i enlighet med artikel 4 i den här förordningen, ska de berörda behöriga myndigheterna också godta sådan föreskriven information utan det medgivande som avses i artikel 26.3 och 26.4 i förordning (EG) nr 1013/2006.

3. Om föreskriven information som krävs enligt en sådan specifik unionsrättsakt eller sådan nationell rätt som avses i artikel 2.1 omfattar officiell validering, t.ex. stämplars eller certifikat, ska respektive myndighet tillhandahålla denna validering på elektronisk väg, i enlighet med de krav som fastställts genom de delegerade akter och genomförandeakter som avses i artiklarna 7 och 8.

4. För att uppfylla de krav som anges i punkterna 1–3 i denna artikel ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att göra det möjligt för alla deras behöriga myndigheter att ha åtkomst till och behandla föreskriven information som tillgängliggjorts av de berörda ekonomiska aktörerna i enlighet med artikel 4. Dessa åtgärder ska vara förenliga med de delegerade akter och genomförandeakter som avses i artiklarna 7 och 8.

Artikel 6

Konfidentiell kommersiell information

Behöriga myndigheter, leverantörer av eFTI-tjänster och de berörda ekonomiska aktörerna ska vidta åtgärder för att säkerställa konfidentialitet för kommersiell information som behandlas och utbyts i enlighet med denna förordning och säkerställa att sådan information är åtkomlig och får behandlas enbart när detta auktoriserats.

Artikel 7

Gemensamt eFTI-dataset och eFTI-underdataset

1. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 14 i syfte att komplettera denna förordning genom att fastställa och ändra det gemensamma eFTI-datasetet och eFTI-underdataseten med avseende på de respektive krav på föreskriven information som avses i artikel 2.1, inbegripet motsvarande specifikationer om definition av och tekniska egenskaper för varje dataelement som ingår i det gemensamma eFTI-datasetet och eFTI-underdataseten,

2. Kommissionen ska, när den antar de delegerade akter som avses i punkt 1,

a) beakta relevanta internationella konventioner och unionsrätt, och

b) sträva efter att säkerställa interoperabilitet mellan å ena sidan det gemensamma eFTI-datasetet och eFTI-underdataseten och å andra sidan relevanta datamodeller som godtas internationellt eller på unionsnivå, inklusive multimodala datamodeller.

3. Den första sådana delegerade akten ska omfatta alla de element som avses i punkt 1 och antas senast den 21 februari 2023.

Artikel 8

Gemensamma förfaranden och regler för åtkomst

1. Kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer gemensamma förfaranden och närmare regler, inklusive gemensamma tekniska specifikationer, för behöriga myndigheters åtkomst till eFTI-plattformar, inklusive förfaranden för behandling av föreskriven information och för kommunikation mellan behöriga myndigheter och de berörda ekonomiska aktörerna avseende den informationen.
2. Vid antagandet av de genomförandeakter som avses i punkt 1 ska kommissionen sträva efter att öka effektiviteten i de administrativa förfarandena och minimera efterlevnadskostnaderna både för de berörda ekonomiska aktörerna och för behöriga myndigheter.
3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2. Den första sådana genomförandeakten ska omfatta alla de element som avses i punkt 1 i den här artikeln och antas senast den 21 februari 2023.

KAPITEL III

eFTI-PLATTFORMAR OCH LEVERANTÖRER AV eFTI-TJÄNSTER

AVSNITT 1

Krav för eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster

Artikel 9

Funktionella krav för eFTI-plattformar

1. De eFTI-plattformar som används för behandling av föreskriven information ska tillhandahålla funktionaliteter som säkerställer att
 - a) personuppgifter kan behandlas i enlighet med förordning (EU) 2016/679,
 - b) kommersiella data kan behandlas i enlighet med artikel 6,
 - c) behöriga myndigheter kan få åtkomst till och behandla data i enlighet med de specifikationer som antas genom sådana delegerade akter och genomförandeakter som avses i artiklarna 7 och 8,
 - d) de berörda ekonomiska aktörerna kan göra informationen tillgänglig för behöriga myndigheter i enlighet med artikel 4,
 - e) en unik elektronisk identifierande länk kan upprättas mellan en transport och de relaterade dataelementen, inklusive en strukturerad referens till den eFTI-plattform där data görs tillgängliga, t.ex. en unik referensidentifierare,
 - f) data kan behandlas uteslutande på grundval av auktoriserad och autentiserad åtkomst,
 - g) all databehandling registreras i vederbörlig ordning i åtgärdsloggar i syfte att tillåta, som ett minimum, identifiering av varje enskild behandlingsåtgärd, den fysiska eller juridiska person som utfört åtgärden och sekvenseringen av åtgärderna för varje enskilt dataelement; om en åtgärd inbegriper ändring eller radering av ett befintligt dataelement ska det ursprungliga dataelementet bevaras,
 - h) data kan arkiveras och förbli åtkomliga för behöriga myndigheter i enlighet med de relevanta unionsrättsakter och den relevanta nationella rätt där de respektive kraven på föreskriven information fastställs,
 - i) de åtgärdsloggar som avses i led g i denna punkt arkiveras och förblir åtkomliga för behöriga myndigheter i revisions-syfte under den tidsperiod som specificeras i de relevanta unionsrättsakter och den relevanta nationella rätt där de respektive kraven på föreskriven information fastställs och, i övervakningssyfte, under de tidsperioder som avses i artikel 17,
 - j) data är skyddade mot förvanskning och stöld,
 - k) de dataelement som behandlas motsvarar det gemensamma eFTI-datasetet och eFTI-underdataseten såsom de fastställts genom de delegerade akter som avses i artikel 7, och kan behandlas på vilket som helst av unionens officiella språk i enlighet med vad som föreskrivs i de relevanta unionsrättsakter och den relevanta nationella rätt där de respektive kraven på föreskriven information fastställs.

2. Kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer närmare specifikationer med avseende på de krav som anges i punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2. När kommissionen antar specifikationerna ska den

- a) sträva efter att säkerställa eFTI-plattformarnas interoperabilitet,
- b) beakta relevanta befintliga tekniska lösningar och standarder,
- c) säkerställa att specifikationerna i största möjliga utsträckning förblir teknikneutrala.

Den första sådana genomförandeakten ska omfatta alla de element som avses i punkt 1 i denna artikel och ska antas senast den 21 augusti 2023.

Artikel 10

Krav för leverantörer av eFTI-tjänster

1. Leverantörer av eFTI-tjänster ska säkerställa att
 - a) data behandlas enbart av auktoriserade användare och i enlighet med tydligt avgränsade och tilldelade behandlingsrättigheter inom eFTI-plattformen, i enlighet med de relevanta kraven på föreskriven information,
 - b) data lagras och är åtkomliga i enlighet med de unionsrättsakter och den nationella rätt där de respektive kraven på föreskriven information fastställs,
 - c) behöriga myndigheter har omedelbar åtkomst till föreskriven information som rör en godstransport och som behandlas med hjälp av deras eFTI-plattformar, utan kostnader eller avgifter,
 - d) data är skyddade på lämpligt sätt, inklusive mot icke auktoriserad eller rättsstridig behandling och mot oavsiktlig förlust, förstöring eller skada.
2. Kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer närmare regler med avseende på de krav som anges i punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2. Den första sådana genomförandeakt som omfattar alla de element som avses i punkt 1 i den här artikeln ska antas senast den 21 augusti 2023.

AVSNITT 2

Certifiering

Artikel 11

Organ för bedömning av överensstämmelse

1. Organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ackrediterade i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för certifiering av eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster enligt artiklarna 12 och 13 i den här förordningen.
2. När det gäller ackreditering ska organ för bedömning av överensstämmelse uppfylla kraven enligt bilaga II. Nationella ackrediteringsorgan ska till den nationella myndighet som utsetts i enlighet med punkt 3 i denna artikel meddela adressen till den webbplats där de gör informationen om de ackrediterade organen för bedömning av överensstämmelse allmänt tillgänglig, inklusive en uppdaterad förteckning över dessa organ.
3. Varje medlemsstat ska utse en myndighet som ska föra en uppdaterad förteckning över ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse, eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster som innehar en giltig certifiering på grundval av den information som lämnats enligt punkt 2 i denna artikel och enligt artiklarna 12.2 och 13.2. Dessa utsedda nationella myndigheter ska göra förteckningen allmänt tillgänglig på en officiell statlig webbplats.
4. Senast den 31 mars varje år ska de utsedda nationella myndigheterna underrätta kommissionen om den förteckning som avses i punkt 3 tillsammans med adressen till den webbplats där förteckningen är allmänt tillgänglig. Kommissionen ska offentliggöra dessa webbadresser på sin officiella webbplats.

Artikel 12

Certifiering av eFTI-plattformar

1. På ansökan av en utvecklare av eFTI-plattformar ska ett organ för bedömning av överensstämmelse bedöma huruvida eFTI-plattformen uppfyller de krav som fastställs i artikel 9.1. Om bedömningen är positiv ska organet för bedömning av överensstämmelse utfärda ett intyg om överensstämmelse för den eFTI-plattformen. Om bedömningen är negativ ska organet för bedömning av överensstämmelse tillhandahålla sökanden skälen för den negativa bedömningen.
2. Varje organ för bedömning av överensstämmelse ska föra en uppdaterad förteckning över de eFTI-plattformar som det har certifierat och över dem för vilka det slutgiltigt eller tillfälligt har återkallat certifieringen. Det ska göra förteckningen allmänt tillgänglig på sin webbplats och meddela adressen till denna webbplats till den utsedda nationella myndighet som avses i artikel 11.3.
3. Information som görs tillgänglig för behöriga myndigheter genom en certifierad eFTI-plattform ska åtföljas av ett certifieringsmärke.
4. Utvecklaren av eFTI-plattformar ska ansöka om en ny bedömning av sin certifiering om de tekniska specifikationer som fastställs i de genomförandakter som avses i artikel 9.2 revideras.
5. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14 i syfte att komplettera denna förordning genom att fastställa regler om certifiering av eFTI-plattformar och om användning av certifieringsmärket, inbegripet regler om förnyelse och om tillfällig och slutgiltig återkallelse av certifiering.

Artikel 13

Certifiering av leverantörer av eFTI-tjänster

1. På ansökan av en leverantör av eFTI-tjänster ska ett organ för bedömning av överensstämmelse bedöma huruvida leverantören av eFTI-tjänster uppfyller de krav som fastställs i artikel 10.1. Om bedömningen är positiv ska organet för bedömning av överensstämmelse utfärda ett intyg om överensstämmelse. Om bedömningen är negativ ska organet för bedömning av överensstämmelse tillhandahålla sökanden skälen för den negativa bedömningen.
2. Varje organ för bedömning av överensstämmelse ska föra en uppdaterad förteckning över de leverantörer av eFTI-tjänster som det har certifierat och över dem för vilka det slutgiltigt eller tillfälligt har återkallat certifieringen. Det ska göra förteckningen allmänt tillgänglig på sin webbplats och meddela adressen till denna webbplats till den utsedda nationella myndighet som avses i artikel 11.3.
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14 i syfte att komplettera denna förordning genom att fastställa regler om certifiering av leverantörer av eFTI-tjänster, inbegripet regler om förnyelse och om tillfällig och slutgiltig återkallelse av certifiering.

KAPITEL IV

DELEGERING AV BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER

Artikel 14

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 2.3, 7, 12.5 och 13.3 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 20 augusti 2020. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 2.3, 7, 12.5 och 13.3 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 2.3, 7, 12.5 och 13.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på 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.

Artikel 15

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 16

Översyn

1. Senast den 21 februari 2029 ska kommissionen genomföra en utvärdering av denna förordning och lägga fram en rapport om de viktigaste resultaten för Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén.

Kommissionen ska också bedöma möjliga initiativ, särskilt i syfte att

- a) fastställa en skyldighet för ekonomiska aktörer att göra föreskriven information tillgänglig elektroniskt för behöriga myndigheter, i enlighet med denna förordning,
- b) fastställa ytterligare interoperabilitet och sammankopplingsmöjligheter mellan eFTI-miljön och de olika IKT-system och IKT-plattformar som används för att registrera och behandla sådan föreskriven information som föreskrivs i annan unionsrätt på transportområdet.

Dessa bedömningar ska särskilt omfatta ändring av denna förordning och av andra relevanta unionsrättsakter och ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

2. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med den nödvändiga information som anges i artikel 17 för utarbetandet av den rapport som avses i punkt 1 i den här artikeln.

Artikel 17

Övervakning

Senast den 21 augusti 2027 och därefter vart femte år ska medlemsstaterna, på grundval av de åtgärdsloggar som avses i artikel 9.1 g och i, förse kommissionen med uppgift om det antal gånger som behöriga myndigheter har haft åtkomst till och behandlat den föreskrivna information som de berörda ekonomiska aktörerna gjort tillgänglig elektroniskt i enlighet med artikel 4.

Denna information ska lämnas med avseende på varje år som omfattas av rapporteringsperioden.

Artikel 18

Ikraftträdande och tillämpning

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

2. Den ska tillämpas från och med den 21 augusti 2024.
3. Artiklarna 2.2, 5.4, 7, 8, 9.2 och 10.2 ska emellertid tillämpas från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

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

BILAGA I

FÖRESKRIVEN INFORMATION SOM OMFATTAS AV DENNA FÖRORDNINGS TILLÄMPNINGSOMRÅDE

DEL A – Krav på föreskriven information som avses i artikel 2.1 b

Förteckning över delegerade akter och genomförandekter som avses i artikel 2.1 b:

- 1) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ⁽¹⁾ om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd: Bilagan, punkt 6.3.2.6 a, b, c, d, e, f och g.

DEL B – Nationell rätt

Relevanta bestämmelser i nationell rätt som föreskriver tillhandahållande av information som är helt eller delvis identisk med den information som anges i artikel 2.1 a och b återfinns i förteckningen nedan.

[Medlemsstat]

- 1) Rättsakt: [bestämmelse]

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (EUT L 299, 14.11.2015, s. 1).

BILAGA II

KRAV AVSEENDE ORGAN FÖR BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE

1. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska inrättas enligt nationell rätt och vara en juridisk person.
2. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ett tredjepartsorgan som är oberoende av den organisation eller den eFTI-plattform eller leverantör av eFTI-tjänster som det bedömer.

Detta organ får vara ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i konstruktion, tillverkning, tillhandahållande, installation, användning eller underhåll av den eFTI-plattform eller leverantör av eFTI-tjänster som det bedömer, förutsatt att det kan styrkas att organet är oberoende och att det inte finns några intressekonflikter.

3. Ett organ för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse får inte utgöras av den som konstruerar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller den eFTI-plattform eller leverantör av eFTI-tjänster som organet bedömer och inte heller av den som företräder någon av dessa parter.

Ett organ för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse får inte delta direkt i konstruktion, tillverkning, marknadsföring, installation, användning eller underhåll av denna eFTI-plattform eller leverantör av eFTI-tjänster eller företräda parter som bedriver sådan verksamhet. De får inte bedriva någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet eller integritet i samband med den bedömning av överensstämmelse för vilken de har ackrediterats. Detta ska framför allt gälla konsulttjänster.

Organ för bedömning av överensstämmelse ska säkerställa att deras dotterbolags eller underentreprenörers verksamhet inte påverkar konfidentialiteten, objektiviteten eller opartiskheten i deras bedömningar av överensstämmelse.

4. Organ för bedömning av överensstämmelse och deras personal ska utföra bedömningen av överensstämmelse med största möjliga yrkesintegritet och med erforderlig teknisk kompetens på det specifika området och ska vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömning av överensstämmelse, särskilt när det gäller personer eller grupper av personer som har ett intresse av resultaten av denna verksamhet.
5. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska kunna utföra alla de uppgifter avseende bedömning av överensstämmelse som det utsetts att utföra enligt artiklarna 12 och 13 i denna förordning, oavsett om dessa uppgifter utförs av organet för bedömning av överensstämmelse eller för dess räkning och under dess ansvar.

Ett organ för bedömning av överensstämmelse ha följande till sitt förfogande:

- a) Personal med teknisk kunskap och tillräcklig och lämplig erfarenhet för att kunna utföra de uppgifter som ingår i bedömningen av överensstämmelse.
- b) Beskrivningar av de förfaranden i enlighet med vilka bedömningar av överensstämmelse utförs.
- c) Förfaranden för verksamhetsutövningen som tar vederbörlig hänsyn till ett företags storlek, den sektor där det agerar, dess struktur och den berörda teknikens komplexitet.

Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska ha nödvändiga medel för att korrekt kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med bedömningen av överensstämmelse.

6. Den personal som ansvarar för att utföra bedömning av överensstämmelse ska ha
 - a) fullgod teknisk och yrkesinriktad utbildning som täcker all slags bedömning av överensstämmelse,

- b) tillfredsställande kunskap om kraven för de bedömningar som den utför och fullgod befogenhet att utföra dessa bedömningar,
 - c) tillräcklig kännedom och insikt om de krav som anges i artiklarna 9 och 10 i denna förordning,
 - d) förmåga att upprätta intyg om överensstämmelse, protokoll och rapporter som visar att bedömningarna har utförts.
7. Det ska garanteras att organ för bedömning av överensstämmelse, deras högsta ledning och den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse är opartiska.
- Ersättningen till den högsta ledningen och den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse vid ett organ för bedömning av överensstämmelse får inte vara beroende av antalet bedömningar som utförs eller resultaten av bedömningarna.
8. Organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ansvarsförsäkrade, såvida inte ansvaret åligger staten enligt nationell rätt eller medlemsstaten själv är direkt ansvarig för bedömningen av överensstämmelse.
9. Personalen vid ett organ för bedömning av överensstämmelse ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som de erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt artiklarna 12 och 13 i denna förordning eller enligt bestämmelser i nationell rätt som ger verkan åt dessa, utom gentemot de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där verksamheten bedrivs. Äganderättigheter ska skyddas.
10. Organ för bedömning av överensstämmelse ska delta i, eller säkerställa att deras personal med ansvar för att utföra bedömningen av överensstämmelse känner till, det relevanta standardiseringsarbetet och relevanta tillsynsaktiviteter.
-

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2020/1057

av den 15 juli 2020

om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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) För att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarsfull vägtransportsektor är det nödvändigt att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare, å ena sidan, och lämpliga affärsvillkor och villkor som främjar rättvis konkurrens för vägtransportföretag, å andra sidan. Med tanke på att arbetskraften inom vägtransportsektorn är mycket rörlig behövs sektorsspecifika regler för att säkerställa balans mellan vägtransportföretagens frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster, den fria rörligheten för varor, tillfredsställande arbetsvillkor och det sociala skyddet för förare.
- (2) Med tanke på att vägtransporttjänster kännetecknas av en hög grad av rörlighet måste särskild uppmärksamhet ägnas åt att säkerställa att förare kan dra nytta av de rättigheter som tillkommer dem och att vägtransportföretag, av vilka flertalet är små företag, inte ställs inför oproportionella administrativa hinder eller diskriminerande kontroller som i onödan begränsar deras frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Av samma skäl måste alla nationella regler som tillämpas på vägtransporter vara proportionella och motiverade, med hänsyn till behovet av att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förarna och underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag.
- (3) Balansen mellan åtgärder för att förbättra de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare och åtgärder för att underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag är avgörande för en välfungerande inre marknad.
- (4) Vid en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i unionens nuvarande sociallagstiftning inom vägtransportsektorn har vissa kryphål i de befintliga bestämmelserna samt brister i fråga om upprätthållandet av efterlevnaden av dem konstaterats, till exempel sådana som avser bruket av brevlådeföretag. Dessutom finns det ett antal avvikelser mellan medlemsstaterna vad gäller tolkningen, tillämpningen och genomförandet av dessa bestämmelser, vilket skapar en tung administrativ börda för förare och vägtransportföretag. Detta skapar rättslig osäkerhet, vilket är skadligt för de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare och för förutsättningarna för rättvis konkurrens för vägtransportföretag inom sektorn.
- (5) I syfte att säkerställa att Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG ⁽⁴⁾ och 2014/67/EU ⁽⁵⁾ tillämpas korrekt behövs förstärkta kontroller och förstärkt samarbete på unionsnivå för att motverka bedrägerier med anknytning till utstationering av förare.

⁽¹⁾ EUT C 197, 8.6.2018, s. 45.

⁽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 149, 5.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen) (EUT L 159, 28.5.2014, s. 11).

- (6) Kommissionen konstaterade i sitt förslag av den 8 mars 2016 om översyn av direktiv 96/71/EG att genomförandet av det direktivet ger upphov till särskilda rättsliga frågor och svårigheter inom den mycket rörliga vägtransportsektorn och att dessa problem lämpligast skulle behandlas genom sektorsspecifik lagstiftning om vägtransporter.
- (7) För att säkerställa ett ändamålsenligt och proportionellt genomförande av direktiv 96/71/EG inom vägtransportsektorn är det nödvändigt att upprätta sektorsspecifika regler som återspeglar särdragen hos den mycket rörliga arbetskraften inom vägtransportsektorn och som skapar en balans mellan det sociala skyddet för förare och vägtransportföretags frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Bestämmelserna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG, och om tillämpningen av dessa bestämmelser i direktiv 2014/67/EU, är tillämpliga på vägtransportsektorn och bör omfattas av de särskilda reglerna i det här direktivet.
- (8) Med tanke på att transportsektorn kännetecknas av stor rörlighet utstationeras förare i allmänhet inte till en annan medlemsstat enligt tjänsteavtal för långa tidsperioder, vilket ibland är fallet inom andra sektorer. Det bör därför förtydligas under vilka omständigheter reglerna om långvarig utstationering i direktiv 96/71/EG inte är tillämpliga på sådana förare.
- (9) Välavvägda sektorsspecifika regler om utstationering bör bygga på förekomsten av en tillräcklig koppling mellan å ena sidan föraren och den tillhandahållna tjänsten och å andra sidan en värdmedlemsstats territorium. För att göra det lättare att upprätthålla efterlevnaden av dessa regler bör det göras åtskillnad mellan olika typer av transporter beroende på graden av koppling till värdmedlemsstatens territorium.
- (10) När en förare utför bilaterala transporter från den medlemsstat där företaget är etablerat (*etableringsmedlemsstaten*) till en annan medlemsstats eller ett tredjelands territorium eller tillbaka till etableringsmedlemsstaten, utmärks tjänsten av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten. Det är möjligt att en förare utför flera bilaterala transporter under en resa. Det skulle utgöra en oproportionell begränsning av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster om utstationeringsreglerna – och därmed de anställningsvillkor som garanteras i värdmedlemsstaten – var tillämpliga på sådana bilaterala transporter.
- (11) Det bör klargöras att internationell transport som är i transit genom en medlemsstats territorium inte utgör en utstationeringssituation. Sådan transport kännetecknas av det faktum att föraren passerar genom medlemsstaten utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare, och det finns därför ingen betydande koppling mellan förarens verksamhet och transitmedlemsstaten. Frågan huruvida förarens närvaro i en medlemsstat ska kvalificeras som transit påverkas därför inte av stopp som görs av exempelvis hygienskal.
- (12) När en förare utför en kombinerad transport utmärks den tjänst som tillhandahålls under den inledande eller avslutande vägtransportsträckan av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten om vägtransportsträckan i sig utgör en bilateral transport. Däremot finns en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstats territorium när vägtransportsträckan utförs inom värdmedlemsstaten eller i form av en icke-bilateral internationell transport, och därför bör utstationeringsreglerna vara tillämpliga.
- (13) När en förare utför andra typer av transporter, särskilt cabotagettransport eller icke-bilaterala internationella transporter, finns en tillräcklig koppling till värdmedlemsstatens territorium. Kopplingen föreligger vid cabotagettransport enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1072/2009 ⁽⁶⁾ och (EG) nr 1073/2009 ⁽⁷⁾ eftersom hela transporten äger rum i en värdmedlemsstat och tjänsten därmed har en nära koppling till värdmedlemsstatens territorium. En icke-bilateral internationell transport kännetecknas av det faktum att föraren utför internationell transport utanför det utstationerande företagens etableringsmedlemsstat. De utförda tjänsterna är därför kopplade till den berörda värdmedlemsstaten snarare än till etableringsmedlemsstaten. I dessa fall krävs sektorsspecifika regler endast med avseende på administrativa krav och kontrollåtgärder.
- (14) Medlemsstaterna bör i enlighet med direktiv 2014/67/EU säkerställa att de arbets- och anställningsvillkor som avses i artikel 3 i direktiv 96/71/EG och som är fastställda i nationella lagar eller andra författningar eller i kollektivavtal eller skiljedomar som, på deras territorier, förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt är tillämpliga i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71/EG, på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Detta bör i relevanta fall inbegripa arbets- och anställningsvillkor som fastställs genom kollektivavtal som är allmänt tillämpliga på alla likartade företag i det berörda geografiska området. Den relevanta informationen bör i synnerhet omfatta de lönekomponenter som är obligatoriska enligt sådana instrument. I enlighet med direktiv 2014/67/EU ska arbetsmarknadens parter involveras.

- (15) Vägtransportföretag i unionen står inför en växande konkurrens från vägtransportföretag som är baserade i tredjeländer. Det är därför av yttersta vikt att säkerställa att vägtransportföretag i unionen inte diskrimineras. Enligt artikel 1.4 i direktiv 96/71/EG får företag som är etablerade i en icke-medlemsstat inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat. Denna princip bör även gälla med avseende på de särskilda regler om utstationering som föreskrivs i det här direktivet. Den bör i synnerhet gälla när vägtransportföretag i tredjeländer utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden.
- (16) Europeiska Transportministerkonferensens (ETMK) multilaterala kvotsystem är ett av de viktigaste instrument som reglerar tillträdet till unionsmarknaden för vägtransportföretag i tredjeländer och tillträdet till tredjelandsmarknader för vägtransportföretag i unionen. Det antal tillstånd som tilldelas varje medlemsland i ETMK beslutas på årsbasis. Medlemsstaterna måste iakta sin skyldighet att inte diskriminera unionsföretag, inbegripet när det gäller att komma överens om villkor för tillträde till unionsmarknaden inom ramen för ETMK.
- (17) Befogenheten att förhandla om och ingå den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) ligger hos unionen som en del av dess exklusiva externa befogenheter. Unionen bör, i enlighet med artikel 2.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006⁽⁸⁾, anpassa de kontrollmekanismer som kan användas för att kontrollera tredjelandsföretags efterlevnad av sociallagstiftning på nationell nivå och unionsnivå till de kontrollmekanismer som gäller för unionsföretag.
- (18) Svårigheter har också visat sig när reglerna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG och reglerna om de administrativa kraven i direktiv 2014/67/EU ska tillämpas på den mycket rörliga vägtransportsektorn. Okoordinerade nationella åtgärder avseende tillämpning av och kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn har skapat rättslig osäkerhet och en tung administrativ börda för utlandsetablerade vägtransportföretag i unionen. Detta har lett till onödiga begränsningar av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster, med negativa sidoeffekter på sysselsättningen och på vägtransportföretagens konkurrenskraft. Administrativa krav och kontrollåtgärder behöver därför harmoniseras. Detta skulle också förhindra att vägtransportföretag drabbas av onödiga förseningar.
- (19) I syfte att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv kontroll av efterlevnaden av de sektorsspecifika reglerna om utstationering av arbetstagare och för att undvika en oproportionell administrativ börda för utlandsetablerade vägtransportföretag i unionen, bör särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder fastställas inom vägtransportsektorn, med fullt utnyttjande av kontrollverktyg såsom digitala färdskrivare. För att kunna övervaka att de skyldigheter som fastställs i detta direktiv och direktiv 96/71/EG fullgörs och samtidigt minska denna uppgifts komplexitet, bör medlemsstaterna få ålägga vägtransportföretag enbart de administrativa krav och kontrollåtgärder som anges i detta direktiv, vilka är anpassade till vägtransportsektorn.
- (20) Transportföretag behöver rättslig säkerhet om vilka regler och krav de ska följa. Dessa regler och krav bör vara tydliga, begripliga och lättillgängliga för transportföretagen, och bör möjliggöra ändamålsenliga kontroller. Det är viktigt att nya regler inte medför en onödig administrativ börda och att de tar vederbörlig hänsyn till små och medelstora företags intressen.

⁽⁸⁾ 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).

- (21) Föräres administrativa börda och dokumenthanteringsuppgifter bör vara rimliga. Medan vissa handlingar bör finnas tillgängliga i fordonet för inspektion vid vägkontroller bör därför andra handlingar göras tillgängliga via det offentliga gränssnitt som är anslutet till det informationssystem för den inre marknaden (IMI) som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 ⁽⁹⁾ av vägtransportföretagen och, vid behov, av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där vägtransportföretaget är etablerad. De behöriga myndigheterna bör använda den ram för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna som fastställs i direktiv 2014/67/EU.
- (22) För att underlätta kontrollen av att de utstationeringsregler som fastställs i detta direktiv efterlevs bör vägtransportföretag lämna in en utstationeringsdeklaration till de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där de utstationerar förare.
- (23) För att minska vägtransportföretagens administrativa börda är det nödvändigt att göra det enklare att lämna in och uppdatera utstationeringsdeklarationer. Kommissionen bör därför utarbeta ett flerspråkigt offentligt gränssnitt som vägtransportföretag har åtkomst till och kan använda för att lämna in och uppdatera information om utstationeringar och vid behov lämna in andra relevanta handlingar till IMI.
- (24) Med tanke på att arbetsmarknadens parter i vissa medlemsstater spelar en avgörande roll när det gäller tillämpningen av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn bör medlemsstaterna kunna förse nationella arbetsmarknadsparter med relevant information som delats via IMI med det enda syftet att kontrollera att bestämmelserna om utstationering efterlevs, samtidigt som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ⁽¹⁰⁾ respekteras. Den relevanta informationen bör tillhandahållas arbetsmarknadens parter på annat sätt än via IMI.
- (25) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (26) En adekvat, effektiv och konsekvent tillsyn över reglerna om arbetstider och viloperioder är av avgörande betydelse för att man ska kunna förbättra trafiksäkerheten, skydda förarnas arbetsvillkor och förhindra snedvridningar av konkurrensen på grund av bristande efterlevnad. Därför är det önskvärt att tillämpningsområdet för de befintliga enhetliga tillsynskraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG ⁽¹²⁾ utvidgas till att omfatta kontroll av att de arbetstidsbestämmelser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG ⁽¹³⁾ efterlevs.
- (27) Med tanke på de dataserier som krävs för att kontrollera efterlevnaden av arbetstidsreglerna i direktiv 2002/15/EG är vägkontrollernas omfattning beroende av att teknik som möjliggör täckning av en tillräckligt lång tidsperiod utvecklas och införs. Vägkontroller bör begränsas till de aspekter som kan kontrolleras effektivt med hjälp av färdskrivaren och annan registreringsutrustning ombord och omfattande kontroller bör endast utföras i företagens lokaler.
- (28) Vägkontroller bör genomföras snabbt och effektivt så att kontrollen tar så kort tid som möjligt, med minsta möjliga försening för föraren. Det bör göras en tydlig åtskillnad mellan vägtransportföretags skyldigheter och föräres skyldigheter.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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 samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

- (29) Samarbete mellan medlemsstaternas tillsynsmyndigheter bör främjas ytterligare genom samordnade kontroller, vilka medlemsstaterna bör eftersträva att utvidga till kontroller i företagens lokaler. Europeiska arbetsmyndigheten, vars verksamhetsområde enligt artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149⁽¹⁴⁾ omfattar direktiv 2006/22/EG, skulle kunna fylla en viktig funktion när det gäller att bistå medlemsstater som utför samordnade kontroller och skulle kunna stödja insatser för utbildning och praktik.
- (30) Det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller genomförandet av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn har visat sig vara otillräckligt, vilket gör gränsöverskridande efterlevnadskontrollen svårare, ineffektiv och inkonsekvent. Det är därför nödvändigt att inrätta ett regelverk för effektiv kommunikation och ömsesidigt bistånd, inbegripet utbyte av uppgifter om överträdelser och av information om god praxis vad gäller efterlevnadskontroll.
- (31) I syfte att främja ett ändamålsenligt administrativt samarbete och ett ändamålsenligt informationsutbyte ska medlemsstaterna enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009⁽¹⁵⁾ koppla samman sina nationella elektroniska register genom systemet Europeiska registret för vägtransportföretag. Den information som vid en vägkontroll är tillgänglig via det systemet bör utvidgas.
- (32) För att underlätta och förbättra kommunikationen mellan medlemsstaterna, säkerställa en enhetligare tillämpning av sociallagstiftningen inom transportsektorn och göra det lättare för vägtransportföretagen att efterleva administrativa krav vid utstationering av förare bör kommissionen ta fram en eller flera nya moduler för IMI. Det är viktigt att IMI gör det möjligt att utföra giltighetskontroller av utstationeringsdeklarationer under vägkontroller.
- (33) Informationsutbytet inom ramen för ett ändamålsenligt administrativt samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstater bör ske i enlighet med de regler om skydd av personuppgifter som fastställs i förordning (EU) 2016/679 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725⁽¹⁶⁾. Det informationsutbyte som sker genom IMI bör också ske i enlighet med förordning (EU) nr 1024/2012.
- (34) För att öka ändamålsenligheten, effektiviteten och enhetligheten i tillsynen är det önskvärt att utveckla de befintliga nationella riskvärderingssystemens funktioner och utöka användningen av dessa system. Åtkomst till uppgifterna i riskvärderingssystemen skulle göra det möjligt för behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten att på ett bättre sätt inrikta kontrollerna på vägtransportföretag som inte följer reglerna. En gemensam formel för beräkning av ett transportföretags riskvärdering bör bidra till en rättvisare behandling av vägtransportföretag vid kontroller.
- (35) Som en följd av Lissabonfördragets ikraftträdande bör de befogenheter som tilldelas kommissionen enligt direktiv 2006/22/EG anpassas till artiklarna 290 och 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (36) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2006/22/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att öka den lägsta procentandel av förarens arbetsdagar som kontrolleras av medlemsstater till 4 %; att ytterligare klargöra definitionerna av de kategorier av statistik som ska samlas in; att utse ett organ för aktivt främjande av utbyte av uppgifter, erfarenheter och information mellan medlemsstaterna; att fastställa en gemensam formel för beräkningen av ett företags riskvärdering; att fastställa riktlinjer för bästa metoder för tillsynsätgärder; att fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av annat arbete samt registrering och kontroll av perioder på minst en vecka under vilken en förare har lämnat fordonet och inte kan bedriva verksamhet med nämnda fordon; samt att verka för en gemensam strategi för genomförandet av

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽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 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

detta direktiv, att verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EG) nr 561/2006 mellan tillsynsmyndigheterna och att främja dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna. Kommissionen bör när den antar genomförandeakter om framtagandet av en gemensam formel för beräkningen av ett företags riskvärdering i synnerhet säkerställa att företag behandlas lika vid beaktandet av de kriterier som anges i detta direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

- (37) I syfte att återspegla utvecklingen av bästa metoder vad gäller kontroller och standardutrustning som ska finnas tillgänglig för tillsynsenheter och för att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006 eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014⁽¹⁷⁾ bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga I, II respektive III till direktiv 2006/22/EG. 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 av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹⁸⁾. 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.
- (38) Direktiv 2006/22/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (39) Vissa särskilda regler om utstationering riktar sig till transportföretagen, som bär konsekvenserna av sina eventuella överträdelse av de reglerna. I syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av vägtransportföretag som bedriver godstransporter på väg bör medlemsstaterna också föreskriva tydliga och förutsebara regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer i fall då de visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster som de beställt innebar överträdelse av särskilda regler om utstationering.
- (40) För att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor och lika villkor för arbetstagare och företag behöver man göra framsteg i fråga om smart tillsyn och ge så mycket stöd som möjligt för att riskvärderingssystem ska införas och användas fullt ut.
- (41) Kommissionen bör utvärdera effekterna av tillämpningen och av kontrollen av efterlevnaden av reglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn och lämna in en rapport om resultaten av utvärderingen till Europaparlamentet och rådet, när så är lämpligt tillsammans med ett lagstiftningsförslag.
- (42) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa, å ena sidan, tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare och, å andra sidan, lämpliga affärsvillkor och villkor som främjar rättvis konkurrens för vägtransportföretag, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av detta direktivs omfattning och verkningar, 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 detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (43) De nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv bör tillämpas från och med det datum som infaller 18 månader efter dagen för ikraftträdandet av detta direktiv. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957⁽¹⁹⁾ ska tillämpas på vägtransportsektorn, i enlighet med artikel 3.3 i det direktivet, från och med den 2 februari 2022.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Särskilda regler om utstationering av förare

1. I denna artikel fastställs särskilda regler vad gäller vissa aspekter av direktiv 96/71/EG avseende utstationering av förare inom vägtransportsektorn och av direktiv 2014/67/EU avseende administrativa krav och kontrollåtgärder för utstationering av dessa förare.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957 av den 28 juni 2018 om ändring av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EUT L 173, 9.7.2018, s. 16).

2. Dessa särskilda regler är tillämpliga på förare som är anställda av företag som är etablerade i en medlemsstat som vidtar den gränsöverskridande åtgärd som avses i artikel 1.3 a i direktiv 96/71/EG.

3. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför bilaterala transporter av gods.

Inom ramen för detta direktiv avses med *en bilateral transport av gods* förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten, enligt definitionen i artikel 2.8 i förordning (EG) nr 1071/2009, till en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten.

Från och med den 2 februari 2022, som är den dag från och med vilken förare, enligt artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014, ska registrera uppgifter om gränspassage manuellt, ska medlemsstaterna tillämpa undantaget för bilaterala transporter av gods enligt första och andra styckena i denna punkt även när föraren utöver att utföra en bilateral transport utför en lastnings- och/eller lossningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte lastar och lossar godset i samma medlemsstat.

Om en bilateral transport som utgår från etableringsmedlemsstaten, och under vilken ingen ytterligare aktivitet utförs, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska undantaget för ytterligare aktiviteter i tredje stycket vara tillämpligt för högst två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter, enligt de villkor som anges i tredje stycket.

Undantagen enligt tredje och fjärde styckena i denna punkt för ytterligare aktiviteter ska vara tillämpliga endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska undantagen i tredje och fjärde styckena i denna punkt för ytterligare aktiviteter vara tillämpliga endast för förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

4. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför bilaterala transporter av personer.

Inom ramen för detta direktiv avses med en bilateral transport vid internationella persontransporter, tillfälliga eller med linjetrafik, i den mening som avses i förordning (EG) nr 1073/2009, att en förare utför någon av följande åtgärder:

- a) Tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland.
- b) Tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten.
- c) Tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009.

Från och med den 2 februari 2022, som är den dag från och med vilken förare ska, enligt artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014, registrera uppgifter om gränspassage manuellt, ska medlemsstaterna tillämpa undantaget för bilaterala transporter av personer enligt första och andra styckena i denna punkt även när föraren utöver att utföra en bilateral transport tar upp passagerare en gång och/eller släpper av passagerare en gång i medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte erbjuder persontransporttjänster mellan två platser i den medlemsstat som passerar. Detsamma ska gälla för returreisan.

Undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter ska vara tillämpligt endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter vara tillämpligt endast för förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

5. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren korsar en medlemsstats territorium utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare.

6. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför den inledande eller avslutande vägtransportsträckan i en kombinerad transport enligt definitionen i rådets direktiv 92/106/EEG⁽²⁰⁾ om vägtransportsträckan i sig utgörs av bilaterala transporter enligt definitionen i punkt 3 i den här artikeln.

7. En förare som utför cabotagetransport enligt definitionerna i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009 ska anses vara utstationerad i enlighet med direktiv 96/71/EG.

8. En utstationering ska, vid tillämpning av artikel 3.1a i direktiv 96/71/EG, anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten vid utförandet av den internationella gods- eller persontransporten. Den utstationeringsperioden ska inte slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller en annan förare som han eller hon ersätter.

9. Medlemsstaterna ska i enlighet med direktiv 2014/67/EU säkerställa att de arbets- och anställningsvillkor som avses i artikel 3 i direktiv 96/71/EG och som är fastställda i bestämmelser i nationella lagar eller andra författningar eller i kollektivavtal eller skiljedomar som, på deras territorier, förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt är tillämpliga i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71/EG, på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Den relevanta informationen ska i synnerhet omfatta de lönekomponenter som är obligatoriska enligt sådana instrument, inbegripet i relevanta fall genom kollektivavtal som är allmänt tillämpliga på alla likartade företag i det berörda geografiska området.

10. Transportföretag som är etablerade i en icke-medlemsstat får inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat, inbegripet när de utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden eller delar av denna.

11. Genom undantag från artikel 9.1 och 9.2 i direktiv 2014/67/EU får medlemsstaterna endast införa följande administrativa krav och kontrollåtgärder med avseende på utstationering av förare:

a) En skyldighet för det vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i en medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början, med användning av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI), som inrättats genom förordning (EU) nr 1024/2012; denna utstationeringsdeklaration ska innehålla följande information:

i) Vägtransportföretagets identitet, åtminstone i form av gemenskapstillståndets nummer, om detta nummer är tillgängligt.

ii) Kontaktuppgifter för trafikansvarig eller annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten, för kontakter med de behöriga myndigheterna i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls samt för utskick och mottagande av handlingar eller delgivningar.

iii) Förarens identitet, bostadsadress och körkortsnummer.

iv) Startdatum för förarens anställningsavtal, och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta.

v) Utstationeringens planerade startdatum och slutdatum.

vi) Motorfordonens registreringsnummer.

vii) Huruvida de utförda transporttjänsterna utgör godstransport, persontransport, internationell transport eller cabotagetransport.

b) En skyldighet för vägtransportföretaget att säkerställa att föraren i pappersform eller elektronisk form har tillgång till, och en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, följande:

i) En kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats in via IMI.

⁽²⁰⁾ 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).

- ii) Bevis avseende de transporter som äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009.
 - iii) Färdskrivardata, särskilt landssymbolerna för de medlemsstater där föraren har befunnit sig vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagettransport, i enlighet med registrerings- och dokumentationskraven i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014.
- c) En skyldighet för vägtransportföretaget att efter utstationeringsperioden, via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI, på direkt begäran av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där utstationeringen ägde rum, sända kopior av de handlingar som avses i led b ii och iii i denna punkt samt dokumentation avseende förarens lön med avseende på utstationeringsperioden, anställningsavtalet eller en likvärdig handling i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/533/EEG⁽²¹⁾, tidsrapporter som avser förarens arbete samt betalningsbevis.

Vägtransportföretaget ska skicka dokumentationen via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI senast åtta veckor från och med dagen för begäran. Om vägtransportföretaget inte lämnar in den begärda dokumentationen inom denna tidsperiod får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum via IMI begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten i enlighet med artiklarna 6 och 7 i direktiv 2014/67/EU. När en sådan begäran om ömsesidigt bistånd görs ska de behöriga myndigheterna i vägtransportföretagets etableringsmedlemsstat ha tillgång till utstationeringsdeklarationen och annan relevant information som lämnats in av vägtransportföretaget via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska säkerställa att de tillhandahåller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum den begärda dokumentationen via IMI inom 25 arbetsdagar från och med dagen för begäran om ömsesidigt bistånd.

I syfte att fastställa om en förare inte ska anses vara utstationerad enligt punkterna 3 och 4 i denna artikel, får medlemsstaterna som kontrollåtgärd endast införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, i pappersform eller elektronisk form, bevis på relevanta internationella transporter, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009, och färdskrivardata som avses i led b iii i den här punkten.

12. I kontrollsyfte ska vägtransportföretaget hålla de utstationeringsdeklarationer som avses i punkt 11 a uppdaterade i det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

13. Informationen från utstationeringsdeklarationerna ska i kontrollsyfte sparas i IMI:s arkiv i 24 månader.

En medlemsstat får tillåta att den behöriga myndigheten på annat sätt än via IMI tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av utstationeringsregler och i enlighet med nationell rätt och praxis, förutsatt att

- a) informationen avser en utstationering till den berörda medlemsstatens territorium,
- b) informationen används uteslutande för tillämpning av utstationeringsregler, och
- c) eventuell behandling av uppgifter utförs i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

14. Senast den 2 februari 2021 ska kommissionen genom en genomförandeakt specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 4.2.

15. Medlemsstaterna ska undvika onödiga förseningar i genomförandet av kontrollåtgärderna som skulle kunna påverka utstationeringens varaktighet och datum.

⁽²¹⁾ Rådets direktiv 91/533/EEG av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (EGT L 288, 18.10.1991, s. 32).

16. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska samarbeta nära och ge varandra ömsesidigt bistånd och all relevant information på de villkor som fastställs i direktiv 2014/67/EU och i förordning (EG) nr 1071/2009.

Artikel 2

Ändring av direktiv 2006/22/EG

Direktiv 2006/22/EG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

”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”.

2. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs minimivillkor för genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 (*) och (EU) nr 165/2014 (**) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG (**).

(*) 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).

(**) 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).

(***) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).”

3. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

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

”Dessa kontroller ska varje år täcka ett stort och representativt genomsnitt av mobila arbetstagare, förare, företag och fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 samt av mobila arbetstagare och förare som omfattas av direktiv 2002/15/EG. Vägkontroller avseende efterlevnad av direktiv 2002/15/EG ska begränsas till aspekter som effektivt kan kontrolleras med hjälp av färdskrivaren och annan registreringsutrustning. En heltäckande kontroll av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG får endast utföras i företagens lokaler.”

b) I punkt 3 ska första och andra styckena ersättas med följande:

”Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att minst 3 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kontrolleras. Under vägkontrollen ska föraren tillåtas att ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla bevis som eventuellt saknas i fordonet; detta påverkar inte förarens skyldighet att säkerställa att färdskrivarutrustningen används på rätt sätt.

Från och med den 1 januari 2012 får kommissionen genom en genomförandeakt öka den lägsta procentandelen till 4 %, förutsatt att den statistik som samlats in enligt artikel 3 visar att i genomsnitt mer än 90 % av alla kontrollerade fordon är utrustade med digital färdskrivare. När kommissionen fattar sitt beslut ska den även ta hänsyn till de befintliga tillsynsåtgärdernas ändamålsenlighet, särskilt i fråga om huruvida digitala färdskrivaruppgifter finns att tillgå i företagens lokaler. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”

c) Följande punkt ska införas:

”3a. Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG med beaktande av det riskvärderingssystem som föreskrivs i artikel 9 i det här direktivet. Kontrollerna ska inriktas på ett företag om en eller flera av dess förare kontinuerligt eller allvarligt har överträtt förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014.”

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Den information som lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 13 i direktiv 2002/15/EG ska inbegripa uppgifter om antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser och ska ange huruvida det rör sig om person- eller godstransport.”

4. I artikel 3 ska femte stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ska, om så krävs, genom genomförandeakter ytterligare klargöra definitionerna av de kategorier som anges i första stycket a och b. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Samordnade kontroller

Medlemsstaterna ska minst sex gånger om året utföra samordnade vägkontroller av förare och fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014. Medlemsstaterna ska dessutom sträva efter att anordna samordnade kontroller i företagens lokaler.

Sådana samordnade kontroller ska utföras samtidigt av tillsynsmyndigheterna i minst två medlemsstater, varvid var och en agerar på sitt eget territorium.”

6. Artikel 6.1 ska ersättas med följande:

”1. Kontroller i företagens lokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Denna typ av kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 eller direktiv 2002/15/EG har upptäckts vid vägkontroller.”

7. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led b ska ersättas med följande:

”b) Att överlämna tvåårsstatistiken till kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.”

ii) Följande led ska läggas till:

”d) Att säkerställa utbyte av information med övriga medlemsstater enligt artikel 8 i detta direktiv när det gäller tillämpningen av nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv och direktiv 2002/15/EG.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Ett utbyte av uppgifter, erfarenheter och information mellan medlemsstaterna ska främjas aktivt, i första hand, men inte uteslutande, genom den kommitté som avses i artikel 12.1 och varje sådant organ som kommissionen kan komma att utse genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.”

8. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Informationsutbyte

1. Information som bilateralt ställs till förfogande i enlighet med artikel 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 ska också utbytas mellan de organ som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 7 i detta direktiv

a) minst var sjätte månad efter det att detta direktiv har trätt i kraft,

b) på motiverad begäran av en medlemsstat i enskilda fall.

2. En medlemsstat ska tillhandahålla den information som begärs av en annan medlemsstat enligt punkt 1 b inom 25 arbetsdagar från mottagandet av begäran. En kortare tidsfrist får fastställas genom en ömsesidig överenskommelse mellan medlemsstaterna. I brådskande fall eller i fall som endast kräver en enkel kontroll i register, exempelvis register kopplade till ett riskvärderingssystem, ska den begärda informationen tillhandahållas inom tre arbetsdagar.

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

Om det är svårt eller omöjligt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den mottagande medlemsstaten informera den sökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran och vederbörligen motivera varför detta är svårt eller omöjligt. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning.

Vid bestående förseningar i fråga om att tillhandahålla information till den medlemsstat inom vars territorium arbetstagen är utstationerad ska kommissionen underrättas och vidta lämpliga åtgärder.

3. Det informationsutbyte som föreskrivs i denna artikel ska genomföras via informationssystemet för den inre marknaden (IMI), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 (*). Detta gäller dock inte information som medlemsstaterna utbyter genom sådan direkt åtkomst till nationella elektroniska register som avses i artikel 16.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 (**).

(*) 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 (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).”

9. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006 eller av förordning (EU) nr 165/2014 eller av nationella bestämmelser som införlivar direktiv 2002/15/EG som har begåtts av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelse är.

Senast den 2 juni 2021 ska kommissionen genom genomförandeakter fastställa en gemensam formel för beräkning av ett företags riskvärdering. Denna gemensamma formel ska ta hänsyn till överträdelseernas antal, allvarlighetsgrad och frekvens och till resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts samt till huruvida ett vägtransportföretag har använt den smarta färdskrivaren enligt kapitel II i förordning (EU) nr 165/2014 ombord på alla sina fordon. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.”

b) I punkt 2 ska andra meningen utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En inledande förteckning över överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 med viktning av deras allvarlighetsgrad återfinns i bilaga III.

I syfte att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i detta direktiv i syfte att ändra bilaga III för att ta hänsyn till utvecklingen på lagstiftningsområdet och överväganden i fråga om trafiksäkerhet.

Kategorin för de allvarligaste överträdelserna bör inbegripa sådana överträdelser där bristande efterlevnad av de relevanta bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 medför en hög risk för dödlig utgång eller allvarliga personskador.”

d) Följande punkter ska läggas till:

”4. För att underlätta riktade vägkontroller ska uppgifterna i det nationella riskvärderingssystemet vara åtkomliga för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten vid tidpunkten för kontrollen.

5. Medlemsstaterna ska göra den information som finns i deras nationella riskvärderingssystem direkt åtkomlig genom sådana driftskompatibla nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 för behöriga myndigheter i andra medlemsstater i enlighet med artikel 16.2 i den förordningen.”

10. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska genom genomförandekter utarbeta riktlinjer för bästa metoder för tillsynsåtgärder. Dessa genomförandekter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.

Dessa riktlinjer skall offentliggöras i en tvåårsrapport från kommissionen.”

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ska genom genomförandekter fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av annat arbete, enligt definitionen i artikel 4 e i förordning (EG) nr 561/2006, inbegripet registreringssätt och särskilda fall när registrering ska ske, samt för registrering och kontroll av perioder på minst en vecka under vilka en förare har lämnat fordonet och inte kan utföra några aktiviteter med det fordonet. Dessa genomförandekter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.”

11. Artiklarna 12–15 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i förordning (EU) nr 165/2014. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

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

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandekt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 13

Genomförandebestämmelser

Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ anta genomförandeakter, särskilt för något av följande syften:

- a) Verka för en gemensam strategi för genomförandet av detta direktiv.
- b) Verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EG) nr 561/2006 tillsynsmyndigheterna emellan.
- c) Främja en dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.

Artikel 14

Förhandlingar med tredjeländer

När detta direktiv har trätt i kraft ska unionen inleda förhandlingar med de berörda tredjeländerna i syfte att komma överens om tillämpningen av bestämmelser som är likvärdiga med bestämmelserna i detta direktiv.

I avvaktan på att dessa förhandlingar slutförs ska medlemsstaterna inkludera information om kontroller som utförts avseende fordon från tredjeländer i den information som de ska tillställa kommissionen enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.

Artikel 15

Uppdatering av bilagorna

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i syfte att ändra bilagorna I och II för att göra nödvändiga anpassningar för att återspegla utvecklingen av bästa metoder.

(*) 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)."

12. Följande artikel ska införas:

"Artikel 15a

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 9.3 och 15 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 1 augusti 2020. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.3 och 15 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 9.3 och 15 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på 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.”

13. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Del A ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

- ”1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila liksom de diagramblad för de föregående dagarna som ska medföras i fordonet enligt artikel 36.1 och 36.2 i förordning (EU) nr 165/2014 och/eller de uppgifter för samma period som finns lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens minne i enlighet med bilaga II till detta direktiv och/eller på utskrifter.
2. För den period som avses i artikel 36.1 och 36.2 i förordning (EU) nr 165/2014, eventuella fall då fordonets tillåtna hastighet överskridits, vilket ska definieras som varje period på mer än en minut då fordonets hastighet överstigit 90 km/tim för fordon i kategori N₃ eller 105 km/tim för fordon i kategori M₃ (kategorierna N₃ och M₃ enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (*)).

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (’Ramdirektiv’) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).”

ii) Punkt 4 ska ersättas med följande:

- ”4. Färdskrivarens korrekta funktion (kontroll av eventuellt missbruk av utrustningen och/eller förarkort och/eller diagramblad) eller, i förekommande fall, förekomsten av de handlingar som avses i artikel 16.2 i förordning (EG) nr 561/2006.”

iii) Följande punkt ska läggas till:

- ”6. Maximal veckoarbetstid uppgående till 60 timmar i enlighet med artikel 4 a i direktiv 2002/15/EG; annan veckoarbetstid enligt artiklarna 4 och 5 i direktiv 2002/15/EG endast om det finns teknik som möjliggör ändamålsenliga kontroller.”

b) Del B ska ändras på följande sätt:

i) I första stycket ska följande punkter läggas till:

- ”4. Efterlevnad vad gäller maximal genomsnittlig veckoarbetstid, raster och krav avseende nattarbete enligt artiklarna 4, 5 och 7 i direktiv 2002/15/EG.
5. Iakttagande av företagens skyldigheter vad avser betalning för förarnas logi och förläggningen av förarnas arbete i enlighet med artikel 8.8 och 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.”

ii) Andra stycket ska ersättas med följande:

”Medlemsstaterna får vid behov kontrollera vilket medansvar andra aktörer i transportkedjan har – exempelvis befraktare, speditörer eller transportörer – om en överträdelse upptäcks, inbegripet kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kan följas.”

*Artikel 3***Ändringar av förordning (EU) nr 1024/2012**

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

- ”13. 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 sociallags-tiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (*): artikel 8.
14. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 (**): artikel 1.14.

(*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

(**) EUT L 249, 31.7.2020, s. 49.”

*Artikel 4***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i förordning (EU) nr 165/2014. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

*Artikel 5***Sanktioner**

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser som antagits enligt artikel 1 om de känt till eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha känt till att de transporttjänster som de beställt har medfört överträdelse av de bestämmelserna.
2. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits enligt artikel 1 och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

*Artikel 6***Smart tillsyn**

Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2014/67/EU och för att i ökad utsträckning se till att de skyldigheter som föreskrivs i artikel 1 i det här direktivet fullgörs ska medlemsstaterna säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas inom deras territorium. Strategin ska främst inriktas på sådana företag med en hög riskvärdering som avses i artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.

*Artikel 7***Utvärdering**

1. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv, i synnerhet effekterna av artikel 1, senast den 31 december 2025 och rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv. Kommissionens rapport ska, om det är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag. Rapporten ska offentliggöras.
2. Efter den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen regelbundet utvärdera detta direktiv och överlämna utvärderingsresultaten till Europaparlamentet och rådet. Utvärderingsresultaten ska, om det är lämpligt, åtföljas av relevanta förslag.

*Artikel 8***Utbildning**

Medlemsstaterna ska samarbeta om att tillhandahålla utbildning för tillsynsmyndigheter med utgångspunkt i befintliga tillsynssystem.

Arbetsgivare ska ansvara för att säkerställa att deras förare får kännedom om sina rättigheter och skyldigheter enligt detta direktiv.

*Artikel 9***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 2 februari 2022 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 2 februari 2022.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 10***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 11***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 15 juli 2020.

På Europaparlamentets vägnar

D.M. SASSOLI

Ordförande

På rådets vägnar

J. KLOECKNER

Ordförande

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV