



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.5.2007
KOM(2007) 263 endelig

2007/0098 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet

(forelagt af Kommissionen)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

1.1. Begrundelse og mål

Det indre marked for vejtransport er formet af direktiv 96/26/EF, der handler om adgang til vejtransporterhvervet, og de fire forordninger¹, der handler om adgang til transportmarkedet, samt endelig af den deregulering af priserne i international vejtransport, der blev gennemført nogle år før.

De krav, man ifølge direktivet skal opfylde for at kunne få adgang til erhvervet, har sikret, at vejtransporten opfylder visse mindstekrav til kvaliteten, mens konkurrencen er blevet fremmet af den markedsåbning, forordningerne har tilrettelagt. Lovrammen har båret frugt, i og med at vognmændene tilbyder billigere takster og mere varierede ydelser, som de tilpasser godt til kundernes krav om levering på bestemte tidspunkter.

Erfaringen viser dog, at nogle af rammebestemmelserne anvendes forkert eller uensartet, fordi de er uklare, ufuldstændige eller ikke længere passer til branchen, som den har udviklet sig. Det gælder for direktivet om adgang til erhvervet, som gælder for hele vognmandsbranchen, dvs. både enkeltmandsvirksomheder, små og mellemstore virksomheder og store virksomheder. Den uensartede anvendelse modvirker loyal konkurrence. Kontrollen og overvågningen af virksomhederne foregår uensartet i medlemsstaterne, hvor der også er store forskelle i erhvervs kvalifikationer og finansiell soliditet. Det gør udbyttet af det indre marked for vejtransport ringere, end det behøvede at være.

Det er for at rette op på disse mangler, Kommissionen fremsætter et forordningsforslag til afløsning for direktivet.

1.2. Problemer

Direktiv 96/26/EF fastlægger betingelser mht. 'hæderlighed', 'økonomisk evne' og 'faglig dygtighed', virksomheder mindst skal opfylde for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet, dvs. transportere gods eller personer i eller uden for deres eget land. Disse betingelser er de eneste fælles krav, som virksomhederne skal leve op til for at få lov til at arbejde på Fællesskabets marked for vejtransport. Derudover indfører direktivet gensidig anerkendelse af nogle af de dokumenter, der er nødvendige for at få sådanne tilladelser.

I sit lovgivningsprogram for 2006² annoncerede Kommissionen, at den ville gennemgå de regler, direktivet har medført, i detaljer for om nødvendigt at nå frem til en mere harmoniseret, enkel, kontrollerbar og effektiv måde at anvende dem på. Undersøgelsen er blevet gennemført på grundlag af en omfattende høring af de berørte parter og en konsekvensanalyse. Den viser, at medlemsstaterne har haft vanskeligheder ved at gennemføre direktivet og anvender det meget uensartet. Det kan illustreres ved, at andelen af beståede ved prøverne i faglige kvalifikationer varierer mellem medlemsstaterne fra 10 % til over 90 %. Det er u hensigtsmæssigt på flere måder, f.eks.:

¹ Forordning (EØF) nr. 881/93, forordning (EØF) nr. 3118/93, forordning (EØF) nr. 684/92 og forordning (EF) nr. 12/98.

² Dokument nr. 2006/TREN/01.

- Der er risiko for, at konkurrencen forvrides mellem på den ene side vognmænd, der har et egentligt forretningssted, hvor myndighederne kan kontrollere, om de opfylder mindstenormerne for adgang til erhvervet, og på den anden side de såkaldte postkasseselskaber, som kan undslippe dette tilsyn.
- Markedet præges af en vis uigennemskuelighed på grund af de uens mindstekrav til det økonomiske grundlag og de faglige kvalifikationer og de deraf følgende "kaskadekontrakter". Vognmandskunderne har ingen garanti for ydelsernes kvalitet.
- Virksomheder, der er forsømmelige på grund af ringe kvalifikationer og svagt økonomisk grundlag, overlever ikke desto mindre og er dermed til fare i trafikken og til skade for vejtransportens samfundsøkonomiske effektivitet (bedre kvalificerede virksomheder kan ikke stå sig i denne konkurrence).
- De nationale myndigheder, der har til opgave at inddrage tilladelser fra virksomheder, som begår overtrædelser, der gør, at de ikke længere opfylder vandelskravet, arbejder uensartet og ukoordineret. Den manglende samordning skaber unødige administrative omkostninger og skader troværdigheden og den afskrækkende effekt af at inddrage tilladelser.

1.3. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Den foreslåede forordning bidrager til gennemførelsen af Lissabon-strategiens mål. Det gør den ved at skabe mere loyale konkurrencevilkår i sektoren og mere gennemskuelige forhold for vognmandskunderne. Det vil i sidste ende bidrage til en mere effektiv transportbetjening med højere kvalitet. Og da vejtransporten er den dominerende transportform i industriens produktions- og distributionssystem, vil EU's konkurrenceevne blive stærkere.

Den nye forordning vil indirekte forbedre trafiksikkerheden, fordi den vil medføre strengere overvågning af forsømmelige virksomheder, som indblandes mere i ulykker end andre. Den vil forbedre arbejdsvilkårene for de ansatte i vejtransporten ved at hæve de faglige kvalifikationer. Den vil også kunne styrke visse enkeltmandsvirksomheder over for deres ordregivere og beskytte dem mod kamouflerede ansættelsesforhold.

Endelig indfrier forslaget Kommissionens løfte om at forenkle og aktualisere regelværkets indhold. Det indgår i Kommissionens program for "bedre lovgivning", der går ud på at ajourføre og forenkle fællesskabsretten. Regelforenklingen består i større juridisk klarhed, bestemmelser, der er lettere at kontrollere og tillader en effektiv anvendelse, og større sammenhæng med bestemmelserne i forordningerne om adgang til transportmarkedet³. Den giver også medlemsstaterne mulighed for at lempe visse overflødige administrative byrder i forbindelse med kontrollen.

Moderniseringen af reglerne for adgang til vejtransporterhvervet, bl.a. ved indførelse af elektroniske registre, indgår i øvrigt i de skridt, der skal tages med det samme i henhold til det "handlingsprogram for reduktion af administrative byrder i Den Europæiske Union", som Kommissionen stillede forslag om den 24. januar 2007⁴. Det Europæiske Råds konklusioner fra mødet den 8. og 9. marts opfordrer Parlamentet og Rådet til at prioritere disse hastetiltag særlig højt, og dermed til at behandle og vedtage dette forslag.

³ Se ovenfor.

⁴ KOM(2007) 23 endelig.

2. HØRING AF BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

2.1. Høring af berørte parter

Forslaget følger efter en offentlig høring, hvis formål var at indhente flest muligt kommentarer fra de berørte parter. Høringen var fælles for dette forslag og den sideløbende omarbejdelse af de fire forordninger om adgang til markedet, og den foregik ved hjælp af et spørgeskema, der blev lagt ud på internettet og sendt med post til alle vejtransportsektorens interesseorganisationer.

Kommissionen fik 67 skriftlige høringssvar fra nationale myndigheder, nationale og europæiske organisationer, der repræsenterer virksomheder inden for gods- og buskørsel, deres kunder og forskellige andre økonomiske interessegrupper. Den 7. november 2006 holdt den høringssamlingen for de berørte parter, der havde sendt skriftlige høringssvar eller i mellemtiden anmeldt deres interesse. Her deltog der 42 delegerede fra branchen og 37 observatører fra de nationale myndigheder.

De berørte parter mener generelt, at der bør stilles mere ensartede og bedre anvendte og kontrollerede betingelser for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Bortset fra busvognmænd, som anser det for nyttigt at stille strengere krav, anbefaler de, at hovedvægten lægges på harmonisering af de gældende nationale regler. Overordnet plæderer de for:

- bedre overvågning og opfølgning af kontrol, som er målrettet mod risikobehæftede virksomheder (snarere end hyppigere systematisk kontrol), i kraft af operationel informationsudveksling mellem de myndigheder i medlemsstaterne, der har til opgave at overvåge virksomhedernes adfærd, og ved hjælp af elektroniske registre, der nedsætter de administrative omkostninger
- fælles bestemmelser om faktisk og stabil etablering af virksomhederne for at mindske konkurrenceforvridning, der skyldes såkaldte postkasseselskaber
- harmonisering af de indikatorer, der bruges til at måle en virksomheds økonomiske grundlag og niveauet for de prøver, der godtgør de faglige kvalifikationer
- sikring af, at den person, der står som indehaver af en attest på faglige kvalifikationer, også faktisk leder transportaktiviteterne, og ikke kun agerer stråmand for ansøgningen om tilladelse.

Alle de indkomne kommentarer er taget i betragtning. Flere af dem har gjort det muligt at forbedre vedlagte forslag og konsekvensanalysen. Kommissionen har således opstillet flere valgmuligheder, som måtte tages op til bedømmelse for at tage hensyn til de forskellige synspunkter. Desuden har den givet afkald på idéen om at lade forudsætningen om økonomisk grundlag afløse af en obligatorisk erhvervsmæssig ansvarsforsikring, da flere berørte parter vurderede, at den ikke var tilstrækkeligt moden.

En sammenfatning af høringssvarene, ordlyden af de enkelte indlæg og referatet af høringssamlingen den 7. november 2006 foreligger på følgende internetadresse:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Ekspertbistand

Kommissionen har under den offentlige høring støttet sig på uafhængig ekspertbistand fra professor Brian Bayliss. Han var i 1994 medformand for et undersøgelsesudvalg, der dengang udarbejdede en komplet statusrapport om gennemførelsen af det indre marked for vejtransport af gods og om, hvor meget der stod tilbage at gøre.

2.3. Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen af dette forslag har handlet under ét om omarbejdelsen af alle reglerne for adgang til erhvervet og markedet, fordi de er så tæt forbundne indbyrdes og griber ind i hinanden. Den bygger på undersøgelser foretaget i 2004, 2005 og 2006. En særlig indsats har gjort det muligt at justere analysefeltet efter reaktionerne fra de berørte parter og tilpasse forslaget efter analysens konklusioner.

Fem politiske valgmuligheder er blevet bedømt:

- (1) Løsningsmuligheden "ingen ændringer" bevarer de nuværende regler for vejtransport. De problemer, der er beskrevet i begyndelsen af dette dokument, ville bestå og måske blive forværret, efterhånden som cabotagekørslen åbnes for alle medlemsstaterne.
- (2) Ved løsningsmuligheden "teknisk forenkling uden retlige ændringer" ville EF's fem retsakter bliver fusioneret og kodificeret i tre. Den ville give medlemsstaterne og erhvervslivet ikke-bindende retningslinjer for, hvordan de skulle gennemføres. Den ville være let at gennemføre, men næppe mindske forskellene mellem de nationale regler, og dermed lade de problemer, der peges på ovenfor, uberørt.
- (3) Ved løsningsmuligheden "harmonisering" vil de nuværende direktiv og de fire forordninger blive samlet i tre forordninger for yderligere at harmonisere adgangen til erhvervet, gøre retssituationen vedrørende cabotagekørsel klarere og forbedre anvendelsen. Denne løsningsmulighed ville bidrage til loyal konkurrence, forbedre overholdelsen af reglerne for vejtransport, navnlig sikkerhedsreglerne, og hæve branchens gennemsnitlige professionalitet.
- (4) Løsningsmuligheden "højere kvalitetsnormer" ville gradvis indføre strengere krav til økonomisk grundlag og obligatorisk videreuddannelse af virksomhedernes transportledere. På kort sigt ville denne mulighed gøre det relativt vanskeligere for små virksomheder at komme ind på markedet. På længere sigt ville den være en tilskyndelse for de mest effektive virksomheder med fordele for hele samfundet.
- (5) Løsningsmuligheden "liberalisering" ville åbne for mere konkurrence i cabotagekørslen og liberalisere international rutekørsel med busser. Denne mulighed ville medføre prisfald på visse typer transport uden nødvendigvis at forbedre vejtransportens samfundsøkonomiske effektivitet, når der ikke forud harmoniseres mere, herunder på skatte- og arbejdsmarkedsområdet. Denne mulighed ville indebære risiko for tab af arbejdspladser i nogle lande. Hvorom alting er, måtte virkningernes sandsynlige omfang føre til en mere omfattende konsekvensanalyse, og denne mulighed ville falde uden for rammerne af den forenkling, som det foreliggende forslag er et led i.

På denne baggrund genspejler forslaget løsningsmulighed 3, "harmonisering". Med forslaget følger en sammenfatning af konsekvensanalysen og en komplet rapport om den. Konsekvensanalysen fører til den antagelse, at den foreslåede forordning sammen med de to parallelle forordninger om adgang til markedet vil medføre mindre konkurrenceforvridning, bedre overholdelse fra vognmændenes side af arbejdsmarkeds- og trafikikkerhedsregler og mulighed for, at medlemsstaterne kan skære de administrative udgifter ned med omkring 190 mio. EUR om året⁵.

3. RETLIGE ASPEKTER

3.1. Resumé af forslaget

Forordningsforslaget fastsætter de forudsætninger, som alle virksomheder skal opfylde for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Det tydeliggør de eksisterende retsregler og supplerer dem for at styrke helheden og sikre en effektiv og ensartet anvendelse. Det indfører følgende nye regler:

- En transportleder, der stiller sin attest på faglige kvalifikationer til rådighed for en virksomhed, for at den kan få en tilladelse, pådrager sig dermed et ansvar, og der fastsættes strengere regler for denne transportleders forbindelser med virksomheden.
- Der fastsættes kriterier for, hvornår en virksomhed er stabilt og faktisk etableret i en medlemsstat, således at de nationale myndigheder, der har givet den tilladelse til at udøve erhvervet, kan overvåge dens adfærd på behørig vis.
- Der indføres sammenlignelige økonomiske indikatorer til måling af en virksomheds økonomiske grundlag, en obligatorisk minimumsuddannelse på 140 timer inden den prøve, der skal attestere de faglige kvalifikationer, og som skal bestå af alle ansøgere, samt godkendelse af kursus- og prøvecentre.
- Myndigheder, der konstaterer, at en vognmand ikke længere opfylder kravene til hæderlig vandel, økonomisk grundlag eller faglige kvalifikationer, får pligt til at udstede en advarsel til den pågældende, og hvis ikke forholdene bringes i orden inden en vis frist, pligt til at påføre ham administrative sanktioner, som kan gå fra inddragelse af tilladelsen til diskvalifikation som transportleder.
- Medlemsstaterne skal indbyrdes anerkende overtrædelser af EF's regler for vejtransport. Denne gensidige anerkendelse får betydning for bogføring af alvorlige og gentagne overtrædelser, uanset hvor de er begået; over en vis tærskel kan sådanne overtrædelser medføre, at vognmanden ikke mere opfylder vandelskravet og udsætter sig for ovennævnte sanktioner.
- Der indføres elektroniske registre, forbundet i et net, der omfatter alle medlemsstater, for at nedsætte omkostningerne ved at følge og overvåge virksomhederne og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne.

⁵ I alt for EU27.

- Visse undtagelsesordninger, som - overladt til medlemsstaternes frie skøn - bevilges til virksomhederne på uensartet måde, afskaffes efterhånden. Disse ordninger har ikke længere nogen berettigelse og forvrider konkurrencen til skade for det store flertal af virksomheder, som ikke har glæde af dem.

3.2. Retsgrundlag

Den foreslåede forordning, som ophæver direktiv 96/26/EF, bygger på artikel 71 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

3.3. Subsidiaritetsprincippet

Forslaget har i alt væsentligt til formål at harmonisere de nationale regler for virksomheders adgang til vejtransporterhvervet og dermed styrke effektiviteten af det indre marked. Denne harmonisering kan medlemsstaterne ikke foretage selv. Derudover har forslaget til formål at forbedre udvekslingen af oplysninger mellem de myndigheder i medlemsstaterne, der kontrollerer, om reglerne for adgang til erhvervet opfyldes. Det kan medlemsstaterne selv kun gøre stykkevis ved bilaterale aftaler. Handling fra Fællesskabets sider er således påkrævet, når nu en medlemsstat eller en gruppe medlemsstater umuligt kan finde en tilfredsstillende løsning på de påpegede problemer.

3.4. Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

- Det fastsætter fælles betingelser, men hindrer ikke medlemsstaterne i at tilføje deres egne betingelser for adgang til erhvervet.
- Den eneste grænse for denne mulighed følger af princippet om fri etableringsret og nødvendigheden af at sikre gensidig anerkendelse af visse attesteringer, men forslaget medfører ingen grundlæggende ændringer i forhold til gældende regler.
- Forslaget overlader det til medlemsstaterne at vælge mellem to metoder, hvorved en virksomhed kan påvise sit økonomiske grundlag (økonomiske indikatorer eller bankgarantier).
- De forpligtelser, der pålægges nationale myndigheder, som udsteder tilladelser til at udøve erhvervet, krænker ikke disses skønsbeføjelser, bl.a. med hensyn til konstatering og bedømmelse af overtrædelser. Inspireret af domstolens dom af 13. september 2005⁶ foreslår Kommissionen en fælles fremgangsmåde ved pålæggelse af administrative sanktioner som inddragelse af tilladelser. I betragtning af sådanne sanktioners afskrækkende effekt indeholder forordningen imidlertid ikke andre sanktionsbestemmelser, af f.eks. strafferetlig eller økonomisk karakter, men stiller medlemsstaterne frit på dette område.

⁶ Sag C-176/03. I denne dom fastslår Domstolen, at Fællesskabets lovgiver kan træffe foranstaltninger af betydning for medlemsstaternes strafferet, når anvendelse af strafferetlige sanktioner er et uomgængeligt nødvendigt led i bekæmpelsen af grove miljøforbrydelser.

Endelig skal det bemærkes, at harmoniseringen af betingelserne for at udøve erhvervet ikke kan nøjes med at gælde virksomheder, der har tilladelse til at udføre internationale transporter. Siden gennemførelsen af det indre marked er de nationale markeder nemlig ikke længere adskilte, hvad der skyldes flere forhold:

- Flere medlemsstater skelner ikke mellem tilladelser til internationale og til rent indenlandske transporter.
- I de andre medlemsstater konkurrerer de virksomheder, der kun har tilladelse til at udføre indenlandske transporter, med virksomheder fra andre medlemsstater, der udfører cabotagekørsel.
- Virksomheder, der har tilladelse til international transport, trækker sig tilbage til deres nationale marked, når de på grund af konjunkturen ikke kan finde kunder, der skal have transporteret varer til andre medlemsstater.

Forordningsforslaget omfatter således, ganske som det nuværende direktiv, alle transporter, også de internationale.

3.5. Reguleringsmiddel

Hovedformålet med at revidere reglerne for adgang til vejtransporterhvervet er at sikre, at de anvendes mere effektivt og mindre uensartet. Med sin umiddelbare gyldighed bliver anvendelsen af en forordning mere ensartet, hvorfor det synes at være det bedst egnede reguleringsmiddel. Det giver større gennemskuelighed og færre administrationsudgifter. Dette valg synes så meget mere relevant, som adgangen til erhvervet er grundforudsætningen for adgang til markedet, og på sidstnævnte område har forordninger været anvendt siden 1992.

3.6. Følger for budgettet

Forordningen medfører ingen medudgifter for Fællesskabets budget.

3.7. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Forordningsforslaget berører EØS og skal gælde for dette også.

4. FORESLÅEDE BESTEMMELSER

4.1. Videreførelse af eksisterende bestemmelser

Det foreliggende forslag supplerer og reviderer de eksisterende regler om adgang til vejtransporterhvervet. Det viderefører således flere principper og bestemmelser fra direktiv 96/26/EF:

- de tre krav til virksomheder, der ønsker adgang til erhvervet (hæderlig vandel, faglige kvalifikationer, økonomisk grundlag) (artikel 3)
- gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, attester og andre kvalifikationsbeviser for at lette udøvelsen af etableringsfriheden (artikel 18-20)
- standardattesten for faglige kvalifikationer (bilag II) og listen over emner, man skal beherske for at kunne få udstedt en sådan attest (bilag I).

Det var dog ikke muligt at opnå den nødvendige juridiske klarhed ved at omarbejde teksten på grundlag af den interninstitutionelle aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter. Ikke desto mindre udgør ovenstående principper og bestemmelser fast indarbejdede regler, som der ikke bør sættes spørgsmålstegn ved. Kommissionen opfordrer derfor Parlamentet og Rådet til at tage maksimalt hensyn til dem og nøjes med at udøve deres beføjelser på de nye bestemmelser, som beskrives nærmere i det følgende.

4.2. Nye bestemmelser

4.2.1. Tydeliggørelse af definitionerne og ajourføring af anvendelsesområdet

I artikel 1 suppleres definitionerne for at gøre det lettere at anvende bestemmelserne ensartet. Artikel 2 indeholder en ny definition af anvendelsesområdet, som gøres forenelig med de andre retsakter om vejtransport, idet alle køretøjer på over 3,5 tons er omfattet, og undtagelserne begrænses til visse former for transport, som beskrives klart i de andre EF-retsakter.

4.2.2. Etableringskravet

Artikel 3 og 5 fastsætter fælles regler, hvorefter kun virksomheder, der har et faktisk etableret og stabilt forretningssted, kan få tilladelse til at udøve erhvervet. Formålet hermed er, at alle virksomheder skal være undergivet samme grad af overvågning, og at det undgås, at visse af dem undslipper overvågning fra myndighederne i etableringsmedlemsstaten. Stabil og faktisk etablering omfatter i medfør af artikel 5 et kontor, indregistrerede køretøjer og en driftscentral.

4.2.3. Transportlederens ansvar

I artikel 4 anføres det, hvilke forbindelser der skal være mellem "transportlederen", dvs. den, der besidder de forudsatte faglige kvalifikationer, og den virksomhed, hvis transportarbejde vedkommende formodes at lede. Den pågældende skal være ansat og aflønnet af virksomheden. Eftersom han formodes faktisk og løbende at lede virksomhedens transportarbejde, må han tage ansvaret for følgerne af sine beslutninger og bliver dermed ansvarlig for overtrædelser, der begås som led i det arbejde, han leder. Dette ansvar er det, der gælder i henhold til denne forordning, men det udelukker ikke, at den pågældende kan blive draget til ansvar strafferetligt eller økonomisk i henhold til hver medlemsstats egen lovgivning. At små vognmænd får mulighed for at benytte en anden transportleder for at kunne kvalificere sig skyldes ønsket om at styrke deres uafhængighed over for de største transportvirksomheder, der overlader ladninger til dem, og således beskytte dem mod skjulte ansættelsesforhold.

4.2.4. *Præcisering af vandelskravet*

I artikel 6 anføres de fællesskabsregler, som det kan føre til krænkelse af vandelskravet at overtræde i alvorlig grad, også hvis overtrædelsen begås i andre medlemsstater. Det anføres at mindre overtrædelser, der gentages med en vis hyppighed, kan anses for alvorlige. Den tildeler Kommissionen gennemførelsesbeføjelser til at udarbejde en fælles liste over sådanne overtrædelser. Denne liste er en forudsætning for enhver organiseret informationsudveksling mellem medlemsstaterne og for fastlæggelsen af, hvilke tærskler der skal gælde for inddragelse af tilladelser.

4.2.5. *Nye indikatorer til måling af en virksomhed økonomiske grundlag*

I artikel 7 indføres der mere præcise indikatorer for at måle en virksomheds økonomiske grundlag. Virksomhederne eller medlemsstaterne har to valgmuligheder: enten skal omsætningsaktiver og likviditetsgrad (med terminologien i det fjerde regnskabsdirektiv⁷) i henhold til virksomhedens årsregnskab være af en vis størrelse, eller også skal virksomheden godtgøre sit økonomiske grundlag ved en bankgaranti. De foreslåede økonomiske indikatorer er dem, der sædvanligvis anvendes i økonomisk analyse for at vurdere en virksomheds evne til at betale sin kortsigtede gæld.

4.2.6. *Højnelse af de faglige kvalifikationer*

Artikel 8 indfører en fælles fremgangsmåde, der kombinerer et kursus med en obligatorisk eksamen, som skal kontrollere de faglige kvalifikationer, og som skal bestås af alle ansøgere, også hvis de har erhvervserfaring eller er indehavere af et eksamensbevis. Derudover fastsætter den et minimumssystem for godkendelse af kursus- og prøvecentre og opfordrer medlemsstaterne til at udveksle erfaringer på området. Medlemsstaternes mulighed for at fastsætte forskellige kvalifikationsniveauer for indenlandsk og international transport falder bort. Personer, der har til opgave at lede transportaktiviteter, får nemlig med stor sandsynlighed lejlighed til i deres karrieres forløb at lede transporter mellem forskellige medlemsstater.

4.2.7. *Bedre overvågning og kontrol*

Artikel 9, 10, 11 og 13 tydeliggør og styrker rollen for de myndigheder, medlemsstaterne har udpeget til at overvåge, om virksomhederne lever op til forordningens krav. I disse artikler indføres der fælles principper, som skal gøre reglerne for adgang til erhvervet mere gennemskuelige, mere sammenlignelige og i sidste ende mere troværdige. I artikel 10 og 12 fastsættes der således frister for myndighedernes sagsbehandling, men også frister, en virksomhed kan få til at bringe sine forhold i orden for ikke at blive pålagt en sanktion. Artikel 12 pålægger de kompetente myndigheder at advare virksomheder, der står i fare for ikke længere at opfylde forordningens krav. I artikel 21 fastsættes graduerede administrative sanktioner, der går fra delvis inddragelse af tilladelsen til diskvalifikation som transportleder. Artikel 11 indeholder bestemmelser om målrettet kontrol, som medlemsstaterne kan benytte i stedet for den systematiske kontrol, der skal foretages hyppigere end hvert

⁷ Rådets fjerde direktiv 78/660/EØF af 25.7.1978 om årsregnskaberne for visse selskabsformer.

femte år som efter de nugældende regler. Måltrettet kontrol har vist sig som en effektiv metode til at opspore overtrædelser og nedsætte de administrative udgifter; den betyder, at kun virksomheder, der skønnes at være i farezonen, kontrolleres.

4.2.8. *Forenkling og administrativt samarbejde*

I artikel 15 fastsættes det, at hver medlemsstat skal oprette et elektronisk virksomhedsregister, der senest i 2010 skal være koblet sammen med de tilsvarende registre i de andre medlemsstater, uden at reglerne om beskyttelse af persondata overtrædes. Mange medlemsstater har allerede sådanne registre, som har vist sig effektive til at mindske administrationsudgifterne ved overvågning af virksomhederne. Artikel 16 minder om de vigtigste af de regler, der gælder for beskyttelse af persondata i medfør af direktiv 95/46/EF. Til brug for informationsudvekslingen fastsætter artikel 17, at der skal udpeges nationale kontaktpunkter, og angiver procedurer, der skal følges (nærmere detaljer i de forordningsforslag, der vedtages sideløbende med dette forslag).

4.2.9. *Andre forhold*

De andre indholdsmæssige ændringer vedrører generelle bestemmelser, der følger af de ovenfor omtalte ændringer; der er bl.a. tale om at præcisere overgangsperioden og gradvis afskaffe hævdvundne rettigheder, der ikke længere har berettigelse, regler om udvalgsbehandling og rapporter, der skal aflægges for at sikre en strengere gennemførelse på nationalt plan og i Fællesskabet.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter at have hørt den europæiske tilsynsførende for databeskyttelse,

efter proceduren i traktatens artikel 251³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gennemførelsen af et indre marked for vejtransport med lige konkurrencevilkår kræver ensartet anvendelse af fælles regler for udstedelse af tilladelser til at udøve vejtransporterhvervet med hensyn til godstransport og personbefordring, herefter "vejtransporterhvervet". Sådanne fælles regler vil kunne medvirke til, at vognmændene får et højt fagligt kvalifikationsniveau, til at rationalisere markedet, til at forbedre ydelseernes kvalitet til gavn for vognmændene, deres kunder og den samlede økonomi, samt til at højne trafiksikkerheden. De vil også kunne gøre det lettere for vognmændene at udøve deres frie etableringsret i praksis.
- (2) I Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international eksport⁴ er der fastsat minimumsbetingelser for adgangen til vejtransporterhvervet og bestemmelser om gensidig anerkendelse af de dokumenter, der kræves med dette formål. Erfaringerne,

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EFT L 124 af 23.5.1996, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

konsekvensanalysen og forskellige undersøgelser viser imidlertid, at dette direktiv anvendes meget forskelligt i de forskellige medlemsstater. Dette har flere negative konsekvenser, bl.a. konkurrenceforvridning, en vis uigennemskuelighed på markedet, et uensartet kontrolomfang og risiko for, at virksomheder med mangelfulde faglige kvalifikationer optræder forsømmeligt eller kun i ringe grad overholder færdsels- og arbejdsmarkedsreglerne, og det kan skade branchens anseelse.

- (3) Disse konsekvenser er så meget desto mere negative, som de kan gribe forstyrrende ind i det indre marked på vejtransportområdet. Virksomheder i hele Fællesskabet kan nemlig få adgang til markedet for international godstransport og til visse former for cabotagekørsel. Den eneste betingelse, disse virksomheder skal opfylde, er, at de skal være i besiddelse af en fællesskabstilladelse, og den kan de opnå, når de opfylder betingelserne for adgang til erhvervet i forordning (EF) nr. .../..., for så vidt angår godskørsel, og i forordning (EF) nr. .../..., for så vidt angår buskørsel.
- (4) De gældende regler om adgang til vejtransporterhvervet bør derfor moderniseres for at sikre, at de anvendes mere ensartet og effektivt. Da overholdelsen af disse regler er den væsentligste betingelse for adgang til fællesskabsmarkedet, og de gældende fællesskabsretlige retsakter angående markedsadgangen er forordninger, er en forordning den mest hensigtsmæssige retsakt til regulering af adgangen til erhvervet.
- (5) Af hensyn til en loyal konkurrence bør de fælles regler for udøvelse af erhvervet gælde bredest muligt for alle virksomheder. Det er dog ikke nødvendigt at lade denne forordning gælde for virksomheder, der udelukkende udfører transport af meget ringe betydning for transportmarkedet.
- (6) Det bør være etableringsmedlemsstatens opgave at føre tilsyn med, at virksomhederne til enhver tid opfylder kravene i denne forordning, således at medlemsstaten om nødvendigt kan træffe afgørelse om suspension eller tilbagekaldelse af en virksomheds tilladelse til at operere på markedet. Det er en forudsætning for opfyldelse af betingelserne for adgang til erhvervet og for en pålidelig kontrol hermed, at virksomhederne har et stabilt og faktisk etableret forretningssted.
- (7) De fysiske personer, der opfylder kravene til vandel og faglige kvalifikationer, bør identificeres klart og udpeges over for de kompetente myndigheder. Disse personer (herefter "transportledere") bør være dem, der vedvarende og faktisk leder vejtransportvirksomhedernes transportarbejde. Det bør præciseres, hvornår en person kan anses for vedvarende og faktisk at lede en virksomheds transportarbejde.
- (8) En transportleder opfylder vandelskravet, hvis den pågældende ikke er dømt for alvorlige strafbare handlinger eller blevet pålagt alvorlige sanktioner, navnlig for overtrædelse af de fællesskabsretlige regler om vejtransport. På de områder, der er omfattet af de fællesskabsretlige regler, er det nødvendigt at fastsætte fælles regler for, hvilke typer overtrædelser der kan medføre, at en virksomhed ikke længere opfylder vandelskravet, og hvor alvorlige de skal være, for at dette er tilfældet.

- (9) En vejtransportvirksomhed skal besidde et vist minimum af økonomisk grundlag for at kunne oprette og drive virksomheden på forsvarlig vis. Den nuværende metode, hvor der er fastsat et mindstekrav til kapital og reserver, giver ikke mulighed for med sikkerhed at fastslå, hvilke økonomiske ressourcer der skal medtages i beregningen, og sikrer ikke, at en virksomhed har den nødvendige kapacitet til at klare sine forpligtelser på kort sigt. Der bør anvendes bedre afgrænsede og mere relevante økonomiske indikatorer, som kan udledes af årsregnskabet. Virksomheder, der ønsker det, bør kunne godtgøre deres økonomiske grundlag med en bankgaranti, fordi det kan være enklere og billigere for dem.
- (10) Et højt fagligt kvalifikationsniveau vil hæve vejtransportsektorens samfundsøkonomiske effektivitet. Derfor bør de, der ønsker at arbejde som transportleder, følge kurser af høj kvalitet. For at opnå mere ensartede kursus- og prøveforhold og for at sikre åbenhed i forhold til ansøgerne bør det fastsættes, at medlemsstaterne skal godkende eksamens- og kursuscentre efter kriterier, som det bør påhvile dem selv at fastsætte. Af hensyn til ret og rimelighed og for at sikre åbenhed bør alle, der ønsker at arbejde som transportleder, endvidere bestå en prøve, også de, der kan fritages for det forudgående lovpligtige kursus på grundlag af arbejdserfaring eller et andet uddannelsesbevis. Efter at det indre marked er blevet gennemført, findes der ikke længere adskilte indenlandske markeder. Derfor bør personer, der har til opgave at lede transportaktiviteter, have den fornødne viden til at lede både indenlandsk og internationalt transportarbejde. Den tekniske udvikling kan medføre nye krav til, hvilke emner man skal beherske for at kunne få udstedt et bevis for faglige kvalifikationer, og til, hvordan prøverne bør tilrettelægges, og bestemmelserne herom bør derfor kunne ajourføres.
- (11) Hensynet til loyal konkurrence og til, at vejtransport bør foregå i fuld overensstemmelse med reglerne, kræver et ensartet niveau for overvågning og opfølgning i de forskellige medlemsstater. De nationale myndigheder, der har til opgave at føre tilsyn med virksomhederne og med gyldigheden af deres tilladelser, spiller her en afgørende rolle, og det bør sikres, at de træffer de foranstaltninger, der måtte blive behov for, herunder at suspendere eller tilbagekalde tilladelser eller at erklære forsømmelige eller uefterrettelige transportledere uegnede. Forinden bør virksomheden dog have en advarsel og en rimelig frist til at bringe sine forhold i orden.
- (12) Der vil bedre kunne opnås en effektiv kontrol med virksomheder, der arbejder i flere medlemsstater, og der kan opnås besparelser i omkostningerne for forvaltningen, hvis der i højere grad foretages en organisering af samarbejdet mellem medlemsstaterne. Elektroniske virksomhedsregistre, der er koblet sammen på europæisk plan, kan, uden at Fællesskabets regler om beskyttelse af persondata derved overtrædes, lette dette samarbejde og mindske de omkostninger, der både for virksomhederne og myndighederne er forbundet med kontrol. De fleste medlemsstater har i forvejen deres egne elektroniske registre. Infrastruktur for sammenkobling mellem medlemsstaterne findes også. Der vil således være forholdsvis beskedne omkostninger ved at benytte sig mere systematisk af sådanne nationale virksomhedsregistre og koble dem sammen på europæisk plan, og de kan tillige medvirke til en betydelig besparelse på de administrative omkostninger ved kontrollen og øge dens effektivitet.

- (13) Nogle af registrenes data om overtrædelser og sanktioner har karakter af personoplysninger. Medlemsstaterne bør derfor træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁵ overholdes, navnlig for så vidt angår myndighedernes kontrol med behandlingen af disse data, de berørte personers ret til oplysninger, adgang til aktindsigt og ret til at gøre indsigelse. Med henblik på denne forordning er det nødvendigt at gemme sådanne data i mindst to år for at undgå, at diskvalificerede virksomheder etablerer sig i andre medlemsstater.
- (14) Sammenkoblingen af de nationale registre er en afgørende forudsætning for en hurtig og effektiv udveksling af informationer mellem medlemsstaterne og for at sikre, at vognmændene ikke fristes til at begå eller løbe den risiko at begå alvorlige overtrædelser i andre medlemsstater end etableringslandet. Af hensyn til en sådan sammenkobling er det nødvendigt at fastsætte et præcist fælles dataformat og tekniske procedurer for udvekslingen.
- (15) For at der kan være en effektiv informationsudveksling mellem medlemsstaterne, bør der oprettes nationale kontaktpunkter, og der bør fastsættes visse fælles procedureregler med hensyn til frister, og med hensyn til hvilke oplysninger der mindst skal fremsendes.
- (16) For at gøre det lettere at udøve etableringsfriheden bør relevante dokumenter udstedt af en kompetent myndighed i vognmandens oprindelsesland anerkendes som tilstrækkelig dokumentation for, at vandelskravet er opfyldt med henblik på adgang til de pågældende aktiviteter i en værtsmedlemsstat, idet det samtidig bør kontrolleres, at de pågældende personer ikke er erklæret uegnede til at udøve erhvervet i de andre medlemsstater, de kommer fra.
- (17) Hvad angår faglige kvalifikationer, bør etableringsmedlemsstaten anerkende et bevis udstedt i henhold til bestemmelserne i denne forordning efter en fælles model som tilstrækkelig dokumentation og således gøre det lettere at udøve den frie etableringsret.
- (18) En tættere overvågning af anvendelsen af denne forordnings bestemmelser er nødvendig på fællesskabsplan, og med henblik herpå bør Kommissionen jævnligt fremsende rapporter om vejtransportvirksomhedernesandel, økonomiske grundlag og faglige kvalifikationer på grundlag af rapporter, der er udarbejdet ud fra de nationale registre.
- (19) Medlemsstaterne bør fastsætte sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser. De bør være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning.

⁵ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

- (20) Målet for den påtænkte handling, som er at modernisere de eksisterende regler om adgang til vejtransporterhvervet, således at de kan anvendes mere ensartet og sammenligneligt i medlemsstaterne, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (21) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁶.
- (22) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at opstille en liste over, hvilke kategorier og typer af overtrædelser der kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke længere opfylder vandelskravet, og hvor alvorlige de skal være, for at dette er tilfældet; til at tilpasse denne forordnings bilag - indeholdende henholdsvis, hvilke kundskaber medlemsstaterne skal stille krav om for at anerkende faglige kvalifikationer, og en model for beviset for faglige kvalifikationer - til den tekniske udvikling; og til at opstille en liste over, hvilke overtrædelser der i alle tilfælde skal medføre, at tilladelsen til at udøve erhvervet suspenderes eller tilbagekaldes, eller at der udstedes en erklæring om uegnethed. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning og at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF. Af effektivitetshensyn bør de frister, som normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, afkortes for så vidt angår ajourføring af modellen for beviset for faglige kvalifikationer.
- (23) Direktiv 96/26/EØF bør ophæves -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

Generelle bestemmelser

Artikel 1

Genstand og definitioner

1. Ved denne forordning reguleres adgangen til og udøvelsen af vejtransporterhvervet.
2. I denne forordning forstås ved:
 - a) "vejtransporterhvervet": godskørselserhvervet og buskørselserhvervet
 - b) "godskørselserhvervet": den aktivitet, der udøves af virksomheder, som udfører godstransport for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog

⁶ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- c) "buskørselserhvervet": den aktivitet, der udøves af virksomheder, som udfører befordring af rejsende med motorkøretøjer, der som følge af deres indretning og udstyr er egnede til befordring af mere end ni personer, herunder føreren, og som benyttes til dette formål, når denne befordring tilbydes offentligheden eller visse kategorier af brugere mod et vederlag, som skal erlægges af den befordrede person eller af den, som tilrettelægger befordringen
- d) "virksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer, uden retshandleevne, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har retshandleevne eller er undergivet en myndighed, der har det
- e) "transportleder": en fysisk person, der er ansat i en virksomhed, eller, når virksomheden er en fysisk person, den pågældende fysiske person selv eller en anden fysisk person, som i en aftale er udpeget af denne, og som faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde
- f) "vejtransporttilladelse": en forvaltningsafgørelse, hvorved der meddeles en virksomhed, der opfylder betingelserne i denne forordning, tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet
- g) "myndighed med kompetence til at udstede vejtransporttilladelser": en national, regional eller lokal myndighed i en medlemsstat, som kontrollerer, at en virksomhed opfylder kravene i denne forordning, og har kompetence til at meddele, suspendere og tilbagekalde vejtransporttilladelser
- h) "etableringsmedlemsstat": den medlemsstat, hvor en virksomhed ønsker at etablere sig, uanset fra hvilket land transportlederen kommer,
- i) "oprindelsesmedlemsstat": den medlemsstat, hvor transportlederen for en virksomhed, der ønsker at etablere sig i en anden medlemsstat, sidst havde bopæl eller udøvede sit erhverv.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den finder også anvendelse på virksomheder, der ønsker at udøve vejtransporterhvervet.
2. Uanset stk. 1 finder denne forordning ikke anvendelse på virksomheder:
 - a) der kun udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons. Medlemsstaterne kan dog nedsætte denne grænse for alle eller visse transportkategorier.
 - b) der kun udfører visse former for ikke-erhvervsmæssig buskørsel, hvis hovedaktivitet ikke er buskørsel, og hvis køretøjer føres af deres egne ansatte.

Artikel 3
Krav med henblik på udøvelse af vejtransporterhvervet

Virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, og virksomheder, der ønsker at udøve vejtransporterhvervet, skal opfylde følgende krav:

- a) de skal være faktisk og varigt etableret i en af medlemsstaterne
- b) de skal udvise hæderlig vandel
- c) de skal have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag
- d) de skal have de nødvendige faglige kvalifikationer.

Betingelserne for opfyldelse af disse krav fastsættes i kapitel II. Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan stille yderligere betingelser, som virksomhederne skal opfylde med henblik på tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet.

Artikel 4
Transportleder

1. En virksomhed, der ønsker at udøve vejtransporterhvervet, udpeger over for den kompetente myndighed, jf. artikel 9, mindst én fysisk person, der opfylder kravene i artikel 3, litra b) og d). Denne person, som betegnes 'transportleder', skal opfylde følgende betingelser:
 - a) faktisk og vedvarende lede virksomhedens transportarbejde
 - b) være ansat og aflønnet af virksomheden eller, hvis virksomheden er en fysisk person, være denne person.
2. Uanset stk. 1 kan de kompetente myndigheder udstede en vejtransporttilladelse til en virksomhed, der er en fysisk person, som ikke opfylder kravet om faglige kvalifikationer i artikel 3, litra d), hvis:
 - a) virksomheden over for myndighederne udpeger en anden person, der opfylder kravene i artikel 3, litra b) og d), og som ved en aftale er bemyndiget til at udføre opgaver som transportleder for virksomhedens regning
 - b) aftalen mellem virksomheden og transportlederen nærmere anfører, hvilke opgaver den pågældende skal varetage vedvarende, og angiver hvad denne som transportleder er ansvarlig for; blandt de opgaver, der skal anføres, er navnlig opgaver vedrørende vedligeholdelse og pasning af køretøjerne, kontrol med kontrakter og transportdokumenter, regnskabsføring, fordeling af ladninger på chauffører og køretøjer samt kontrol med sikkerhedsprocedurerne
 - c) den udpegede person som transportleder leder transportarbejdet for højst fire forskellige virksomheder med højst tolv køretøjer i alt
 - d) den udpegede person er uafhængig af de andre virksomheder, som han udfører transporter for, eller som udfører transporter for hans regning.

3. Transportlederen opfylder ikke længere denne forordnings vandelskrav, hvis der som led i det transportarbejde, han leder, begås alvorlige overtrædelser eller et vist minimum af gentagne overtrædelser blandt de overtrædelser, der er anført i artikel 6, stk. 1.

KAPITEL II

Opfyldelse af kravene

Artikel 5

Opfyldelse af etableringskravet

For at opfylde kravet i artikel 3, litra a), skal en virksomhed være faktisk og varigt etableret i den medlemsstat, hvor en kompetent myndighed udsteder vejtransporttilladelse til den pågældende virksomhed. Virksomheden skal med henblik herpå:

- a) råde over et forretningssted i denne medlemsstat med lokaler, hvor virksomhedens dokumenter opbevares, herunder alle dokumenter vedrørende regnskaber og personaleforvaltning samt andre dokumenter, som myndigheden med kompetence til at udstede vejtransporttilladelser skal have adgang til for at kunne kontrollere, om kravene i denne forordning er opfyldt
- b) enten som ejer eller på anden måde, f.eks. i kraft af en afbetalingsaftale, en lejekontrakt eller en lejekøbskontrakt (*leasing*) eller en købsaftale, råde over køretøjer, som er indregistreret i denne medlemsstat, og som virksomheden bruger i denne medlemsstat
- c) råde over en driftscentral beliggende i denne medlemsstat med det nødvendige udstyr, herunder et tilstrækkeligt antal parkeringspladser til, at virksomhedens køretøjer kan benytte dem regelmæssigt.

Artikel 6

Opfyldelse af vandelskravet

1. Det krav om hæderlig vandel, der stilles til en virksomhed i artikel 3, litra b), består i, at dens ledere ikke må være blevet idømt straf for alvorlige forbrydelser, at de ikke må være blevet domfældt i handelsretlige eller konkursretlige sager, og at de skal udøve deres erhverv i god tro, under overholdelse af de regler, der gælder for vejtransport, og efter god forretningsskik.

Medlemsstaterne fastsætter særlige betingelser, som en virksomhed skal opfylde i medfør af denne forordning for at leve op til vandelskravet. Medlemsstaterne fastsætter, at en virksomhed opfylder dette krav, hvis

- a) der ikke er tungtvejende grunde til at nære tvivl om dens vandel
- b) den eller de fysiske personer, der er udpeget som transportleder, jf. artikel 4, ikke i en af medlemsstaterne er blevet dømt eller pålagt sanktioner for grove overtrædelser eller gentagne mindre overtrædelser af EF-reglerne om bl.a.:
 - i) køre- og hviletidsbestemmelser for chauffører, arbejdstid og installation og anvendelse af kontrolapparater
 - ii) største tilladte vægt og dimensioner for erhvervskøretøjer i international trafik
 - iii) grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører
 - iv) syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og obligatorisk årlig teknisk kontrol med motorkøretøjer
 - v) adgang til det internationale marked for godskørsel hhv. buskørsel
 - vi) sikkerhed i forbindelse med vejtransport af farligt gods
 - vii) installation og anvendelse af hastighedsbegrænsere på visse kategorier af køretøjer
 - viii) kørekort
 - ix) adgang til vejtransporterhvervet
- c) virksomheden ikke er blevet dømt for alvorlige overtrædelser af gældende nationale regler om løn og arbejdsvilkår i erhvervet, færdselsregler og regler om trafikikkerhed samt erhvervsansvar.

2. Med henblik på anvendelsen af stk. 1, andet afsnit, litra b), vedtager Kommissionen en liste, hvoraf det fremgår, hvilke kategorier, hvilke typer og hvilken grovhed af overtrædelser samt hvilken hyppighed af mindre grove overtrædelser der skal medføre, at vandelskravet ikke er opfyldt. Disse foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved supplerung af den vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 25, stk. 3.

Kommissionen udarbejder listen efter følgende principper:

- a) kategorierne og typerne af overtrædelser skal være de hyppigst forekommende
- b) de groveste overtrædelser skal være dem, der medfører alvorlig livsfare eller fare for alvorlig tilskadekomst
- c) den hyppighed, der skal til, for at mindre grove, men gentagne overtrædelser skal anses for grove, skal stige med antallet af chauffører, der benyttes i transportarbejdet, som ledes af den pågældende fysiske person.

3. Vandelskravet er fortsat ikke opfyldt, så længe der ikke er sket rehabilitering eller truffet anden foranstaltning med tilsvarende virkning i henhold til gældende nationale bestemmelser herom.

Artikel 7

Opfyldelse af kravet til det økonomiske grundlag

1. Med henblik på anvendelsen af artikel 3, litra c), består kravet til virksomhedens økonomiske grundlag i, at den skal råde over de finansielle midler, som er nødvendige for at starte transportvirksomheden på rette måde og drive den forsvarligt.
2. Kravet til en virksomheds økonomiske grundlag er opfyldt, når den løbende kan opfylde sine aktuelle og potentielle forpligtelser regnskabsåret igennem. På grundlag af sit årsregnskab, som skal være attesteret af en revisor eller anden autoriseret person, skal virksomheden godtgøre, at den årligt råder over:
 - a) omsætningsaktiver af en værdi på mindst 9 000 EUR, når den benytter et enkelt køretøj, og 5 000 EUR for hvert derudover benyttet køretøj
 - b) tilgodehavender, værdipapirer og indestående i bank og på postgiro, checks og kassebeholdning af en samlet værdi på over 80 % af gæld, der forfalder til betaling inden for et år ("*quick ratio*" $\geq 80\%$).

Med henblik på anvendelsen af denne forordning fastsættes euroens værdi i de nationale valutaer, der ikke deltager i Den Monetære Unions tredje fase, hvert femte år. Hertil anvendes de kurser, der gælder den første hverdag i oktober måned, og som offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. De træder i kraft den 1. januar i det følgende kalenderår.

De i første afsnit, litra a) og b), omhandlede regnskabsposter forstås som defineret i Rådets direktiv 78/660/EØF⁷.

3. Uanset stk. 2 kan den kompetente myndighed anerkende, at en virksomhed dokumenterer sit økonomiske grundlag ved en erklæring fra en eller flere banker eller andre pengeinstitutter om, at de hæfter solidarisk for virksomheden ved hjælp af en bankgaranti eller tilsvarende for de beløb, der er fastsat i stk. 2, litra a). Den kompetente myndighed, der har udstedt vejtransporttilladelsen, kan indkræve bankgarantien, som kun kan frigøres med myndighedens samtykke.
4. Det årsregnskab, jf. stk. 2, eller den bankgaranti, jf. stk. 3, der skal kontrolleres, er årsregnskabet eller bankgarantien for den økonomiske enhed, der er etableret på den medlemsstats område, hvor der søges tilladelse, og ikke i eventuelle andre enheder, der er etableret i en anden medlemsstat.

⁷ EFT L 222 af 14.8.1978, s. 11. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/46/EF (EUT L 224 af 16.8.2006, s. 1).

Artikel 8
Opfyldelse af kravet om faglige kvalifikationer

1. Kravet i artikel 3, litra d), om faglige kvalifikationer er opfyldt, hvis den eller de personer, der skal opfylde dem i henhold til artikel 4, har kundskaber svarende til det niveau, der er fastsat i bilag I, afsnit I, i de der anførte emner. De faglige kvalifikationer konstateres efter et obligatorisk kursus på mindst 140 timer og efter en obligatorisk skriftlig prøve, som kan suppleres med en mundtlig prøve. Prøverne tilrettelægges som anført i bilag I, afsnit II.
2. Skriftlige og mundtlige prøver til påvisning af faglige kvalifikationer kan kun afholdes af myndigheder og andre organer, som en medlemsstat har godkendt hertil på grundlag af betingelser, den selv har opstillet. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, om de myndigheder og andre organer, som de har godkendt, afholder prøverne under forhold, der er i overensstemmelse med bilag I.
3. Medlemsstaterne godkender på grundlag af betingelser, som de selv opstiller, de organisationer, der kan tilbyde ansøgerne kurser af god kvalitet, som effektivt forbereder dem til prøven, samt efteruddannelseskurser til ajourføring af kundskaberne for de transportledere, der ønsker det. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, om disse organisationer stadig opfylder de betingelser, der lå til grund for godkendelsen.
4. Medlemsstaterne kan fritage ansøgere, der godtgør at have mindst fem års praktisk erfaring i en transportvirksomhed på lederniveau, for det obligatoriske kursus.
5. Medlemsstaterne kan fritage indehavere af visse eksamensbeviser fra højere eller tekniske uddannelsesinstitutioner, der er udstedt i medlemsstaten, og hvoraf det fremgår, at indehaveren har fulgt undervisning i emnerne på listen i bilag I, fra deltagelse i undervisningen på det obligatoriske kursus i de emner, der er omfattet af eksamensbeviset, når medlemsstaten særligt har anerkendt eksamensbeviserne med henblik herpå.
6. Et bevis udstedt af den i stk. 2 omhandlede myndighed eller organ skal fremlægges som dokumentation for de faglige kvalifikationer. Beviset kan ikke overdrages. Det affattes efter modellen i bilag II og bærer den udstedende myndigheds eller godkendte organs stempel eller segl.
7. Kommissionen tilpasser bilag I og II til den tekniske udvikling. Disse foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning vedtages, for så vidt angår bilag I, efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 25, stk. 3, og for så vidt angår bilag II, efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 25, stk. 4.
8. Det anbefales kraftigt, at medlemsstaterne udveksler erfaringer og informationer om kurser, prøver og godkendelser, hovedsagelig, men ikke udelukkende gennem det i artikel 25 omhandlede udvalg og gennem ethvert organ, som Kommissionen måtte udpege.

KAPITEL III

Tilladelse og overvågning

Artikel 9

Kompetente myndigheder

1. Hver medlemsstat tillægger en eller flere myndigheder kompetence til at sikre iværksættelsen af denne forordning. Disse myndigheder skal tillægges beføjelser til:
 - a) at behandle ansøgninger fra virksomheder
 - b) at udstede, suspendere og tilbagekalde vejtransporttilladelser
 - c) at erklære en fysisk person uegnet til at være transportleder for en virksomheds transportaktiviteter
 - d) at foretage den nødvendige kontrol af, at virksomhederne opfylder kravene i artikel 3.
2. De kompetente myndigheder offentliggør alle de krav, der skal opfyldes i medfør af denne forordning, eventuelle andre nationale bestemmelser og procedurer, der skal følges af interesserede ansøgere, samt tilhørende forklaringer.

Artikel 10

Behandling og registrering af ansøgninger

1. Den kompetente myndighed udsteder efter ansøgning vejtransporttilladelse til virksomheder, som opfylder kravene i artikel 3.
2. I det elektroniske register, jf. artikel 15, indfører den kompetente myndighed navnet på den virksomheds transportleder, etableringsstedets adresse, antallet af køretøjer, virksomheden benytter, og, hvis tilladelsen er gyldig til international transport, løbenummeret på fællesskabstilladelsen og på de bekræftede kopier af den.
3. Den kompetente myndighed behandler ansøgninger om vejtransporttilladelse hurtigst muligt og inden tre måneder.
4. Så snart de nationale elektroniske registre er koblet sammen, som foreskrevet i artikel 15, stk. 5, kontrollerer den kompetente myndighed ved bedømmelsen af, om en virksomhed lever op til vandelskravet, at den eller de udpegede transportledere ikke er blevet erklæret uegnet til at lede transportarbejdet for en virksomhed i en af medlemsstaterne i medfør af artikel 13 inden for de sidste to år.
5. Virksomheder, der har vejtransporttilladelse, meddeler eventuelle ændringer i de forhold, der er omhandlet i stk. 2, til den kompetente myndighed, der har udstedt tilladelsen, inden 28 dage.

Artikel 11
Kontrol

1. De kompetente myndigheder fører tilsyn med, at de virksomheder, som de har udstedt vejtransporttilladelse til, til stadighed opfylder kravene i artikel 3. Med henblik herpå kontrollerer de hvert femte år, at virksomhederne stadig opfylder alle kravene.
2. Ud over kontrollen i stk. 1 foretager de kompetente myndigheder kontrol af virksomheder i højere risikoklasser efter det system, som medlemsstaterne har indført i medfør af artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF⁸. Medlemsstaterne udvider dette risikoklassificeringssystem til at omfatte alle de overtrædelser, der er anført i denne forordnings artikel 6.
3. Efter anmodning fra Kommissionen foretager medlemsstaterne den fornødne kontrol af, om en virksomhed fortsat opfylder betingelserne for adgang til vejtransporterhvervet. Medlemsstaten underretter Kommissionen om resultaterne af den således foretagne kontrol og om, hvilke foranstaltninger der er truffet, hvis det blev konstateret, at virksomheden ikke længere opfylder betingelserne i denne forordning.

Artikel 12
Advarsler og tilbagekaldelse af vejtransporttilladelser

1. Den kompetente myndighed tilbagekalder eller suspenderer delvis eller for en begrænset periode en virksomheds vejtransporttilladelse, hvis den konstaterer, at virksomheden ikke længere opfylder kravene i artikel 3, og efter at have udstedt en advarsel.
2. Der udstedes en advarsel til en virksomhed, når den kompetente myndighed konstaterer, at der er risiko for, at virksomheden ikke længere opfylder et af kravene i artikel 3. Når det er konstateret, at et af kravene ikke længere opfyldes, får virksomheden i advarslen en af følgende frister til at bringe forholdene i orden:
 - a) hvis transportlederen ikke længere opfylder vandelskravet eller kravet til faglige kvalifikationer, højst seks måneder til at ansætte en afløser for denne, idet fristen kan forlænges med seks måneder; hvis transportlederen afgår ved døden eller bliver fysisk uskikket til at varetage sit hverv
 - b) hvis virksomheden skal bringe forholdene i orden med hensyn til at påvise, at den råder over et faktisk etableret og varigt forretningssted, højst seks måneder,
 - c) hvis kravet til det økonomiske grundlag ikke er opfyldt, højst seks måneder til at godtgøre, at kravet til det økonomiske grundlag på ny vil være varigt opfyldt fra næste regnskabsår, på grundlag af en finansieringsplan, der bygger på realistiske hypoteser..

⁸ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

3. Den kompetente myndighed kan pålægge virksomheder, som har fået deres vejtransporttilladelse suspenderet eller tilbagekaldt delvis eller for en begrænset periode, at deres transportledere skal følge et kursus og bestå en prøve som omhandlet i artikel 8 inden rehabilitering.

Artikel 13

Erklæring om uegnethed som transportleder

1. Den kompetente myndighed erklærer transportlederen for en virksomhed, hvis vejtransporttilladelse er blevet tilbagekaldt, uegnet til at lede en virksomheds transportarbejde, hvis overtrædelserne er særligt alvorlige, fordi de er blevet begået systematisk, og med overlæg, og der er gjort forsøg på at skjule de faktiske forhold.
2. Så længe der ikke er truffet rehabiliteringsforanstaltninger, er beviset for faglige kvalifikationer, jf. artikel 8, stk. 6, som er udstedt til den person, der er erklæret uegnet til at lede transportarbejde, ugyldig i alle medlemsstater.

Artikel 14

Afgørelser fra de kompetente myndigheder og klage

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal begrunde de afgørelser, som de i medfør af denne forordning træffer om afslag på ansøgninger om vejtransporttilladelse, om suspension og tilbagekaldelse af en vejtransporttilladelse og om erklæring om uegnethed.

Sådanne afgørelser træffes under hensyntagen til oplysninger om overtrædelser, som den pågældende virksomhed eller transportlederne har begået i andre medlemsstater, og som kan indebære, at virksomheden ikke opfylder vandelskravet, samt til alle andre oplysninger, den kompetente myndighed har til sin rådighed.

I afgørelser om suspension af en vejtransporttilladelse og om erklæring af uegnethed anføres det, hvordan rehabilitering kan finde sted.

2. Medlemsstaterne sørger for, at virksomheder, der er omfattet af denne forordning, har mulighed for at indbringe klage over afgørelserne i stk. 1 til uafhængige organisationer eller instanser og derpå at anlægge sag ved en domstol. Klager og sagsanlæg har ikke opsættende virkning.

KAPITEL IV

Forenkling og administrativt samarbejde

Artikel 15

Nationale elektroniske registre

1. Med henblik på gennemførelsen af denne forordning, særlig artikel 10, 11, 12, 13 og 26, fører hver medlemsstat et nationalt elektronisk register over vejtransportvirksomheder, der har fået vejtransporttilladelse af en kompetent myndighed, som medlemsstaten har udpeget. Behandlingen af de data, dette register indeholder, sker

under den myndigheds kontrol, som er udpeget hertil. Alle denne medlemsstats kompetente myndigheder som omhandlet i artikel 9 har onlineadgang til det elektroniske register. Andre myndigheder har kun adgang, hvis de har kontrol- og sanktionsbeføjelser inden for vejtransport, og deres ansatte er edsvorne.

Medlemsstaternes elektroniske registre indeholder oplysninger om:

- a) virksomhedens navn og retsform
 - b) adressen på dens forretningssted
 - c) navn på de transportledere, der er udpeget for at opfylde vandelskravet og kvalifikationskravet, samt - hvis denne er en anden - navnet på den juridiske repræsentant
 - d) tilladelsens type, antallet af køretøjer, der er omfattet af den, og, hvor det er relevant, løbenummeret på fællesskabstilladelsen og på de bekræftede kopier
 - e) antal, kategori og type af alvorlige overtrædelser og gentagne mindre overtrædelser, jf. artikel 6, stk. 1, litra b), som har medført en sanktion inden for de sidste to år
 - f) navn på personer, der inden for de sidste to år er erklæret uegnede til at lede en virksomheds transportarbejde, og ved hvilke foranstaltninger rehabilitering har kunnet finde sted.
2. Oplysninger om virksomheder, hvis er blevet delvis eller midlertidigt suspenderet eller tilbagekaldt, og om personer, der er erklæret uegnede til erhvervet, opbevares i registret i to år. I disse oplysninger anføres begrundelsen for suspensionen eller tilbagekaldelsen af vejtransporttilladelsen og for uegnethedserklæringen.
 3. Medlemsstaterne tager alle nødvendige skridt til at sikre, at alle oplysninger i det elektroniske register er aktuelle og rigtige, navnlig oplysningerne i stk. 2, litra e) og f).
 4. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de nationale elektroniske registre kobles sammen på fællesskabsplan senest den 31. december 2010. Sammenkoblingen skal gennemføres således, at en kompetent myndighed i enhver medlemsstat kan søge i alle medlemsstaternes elektroniske registre.
 5. Med henblik på gennemførelsen af stk. 4 vedtager Kommissionen efter rådgivningsproceduren i artikel 25, stk. 2, nærmere fælles bestemmelser om de udvekslede oplysningers format og om tekniske procedurer for automatisk søgning i andre medlemsstaters elektroniske registre.
 6. Kommissionen kan tage ethvert initiativ, som kan lette gennemførelsen af stk. 4. Den kan udsætte den dato, der er fastsat i stk. 4. Da denne beslutning om udsættelse er en foranstaltning til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, skal den vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 25, stk. 4.

Artikel 16
Beskyttelse af personoplysninger

Hvad angår anvendelsen af direktiv 95/46/EF, sikrer medlemsstaterne særlig følgende:

- a) Personer, der registreres, underrettes, når oplysninger om dem optages i registret, og når disse oplysninger påtænkes videregivet til tredjemand. Ved underretningen oplyses det, hvilken myndighed der er ansvarlig for databehandlingen, hvilken type data der behandles og hvorfor
- b) registrerede personer har ret til at få aktindsigt i de oplysninger, der vedrører dem selv, hos den myndighed, der er ansvarlig for behandlingen af disse oplysninger. Denne ret gælder uden indskrænkninger og kan udøves med rimelige mellemrum; den efterkommes ufortøvet og må hverken medføre urimelige udgifter for den registeransvarlige myndighed eller den, der begærer aktindsigt
- c) en registreret person har ret til at få rettet, slettet eller blokeret ufuldstændige eller urigtige oplysninger om sig selv
- d) registrerede personer har ret til af legitime og vægtige grunde at gøre indsigelse mod, at oplysninger, der vedrører dem selv, gøres til genstand for behandling. Er indsigelsen berettiget, må behandlingen ikke længere omfatte disse oplysninger.

Artikel 17
Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne

1. Når en medlemsstat konstaterer, at en virksomhed, hvis vejtransporttilladelse er udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat, har overtrådt reglerne, og overtrædelsen er så alvorlig, at den efter denne forordning kan medføre suspension eller tilbagekaldelse af tilladelsen, fremsender medlemsstaten alle de oplysninger, den har, om disse overtrædelser og om de sanktioner, den har iværksat, til den pågældende anden medlemsstat.
2. Medlemsstaterne udpeger et nationalt kontaktpunkt, som får til opgave at udveksle informationer om anvendelsen af denne forordning med de andre medlemsstater. Medlemsstaterne sender Kommissionen navn og adresse på deres nationale kontaktpunkt senest den ... Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.
3. De medlemsstater, der udveksler oplysninger inden for rammerne af denne forordning, benytter de nationale kontaktpunkter, der er udpeget i medfør af stk. 2.
4. Medlemsstater, der udveksler oplysninger om overtrædelserne i artikel 6, stk. 2, eller om eventuelle transportledere, der er erklæret uegnede, skal følge proceduren og overholde fristerne i artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. .../..., eller, efter omstændighederne, i artikel 23, stk. 1, i forordning (EF) nr. .../.... Medlemsstaterne indfører de meddelelser om overtrædelser, de modtager fra andre medlemsstater, i deres nationale elektroniske registre.

KAPITEL V

Gensidig anerkendelse af attester og andre kvalifikationsbeviser

Artikel 18

Attestering af hæderlig vandel

1. Som tilstrækkeligt bevis på hæderlig vandel som betingelse for adgang til vejtransporterhvervet anerkender den nye etableringsmedlemsstat en straffeattest eller i mangel heraf et tilsvarende dokument, som er udstedt af en kompetent retslig eller administrativ myndighed i vognmandens oprindelsesmedlemsstat eller -stater, og hvoraf det fremgår, at vandelskravet er opfyldt, jf. dog artikel 10, stk. 4.
2. Når en medlemsstat til sine egne statsborgere stiller vandelskrav, som ikke kan godtgøres ved det i stk. 1 nævnte dokument, anerkender denne stat for statsborgere fra andre medlemsstater som tilstrækkeligt bevis en attest udstedt af en kompetent retlig eller administrativ myndighed i oprindelsesmedlemsstaten eller -staterne, som bekræfter, at disse krav er opfyldt. Denne attest skal indeholde oplysninger om de samme forhold, som den nye etableringsmedlemsstat tillægger betydning.
3. Udsteder herkomstlandet eller -landene ikke det i medfør af stk. 1 og 2 krævede dokument, kan den pågældende i stedet afgive en beediget erklæring eller en erklæring på tro og love for en kompetent retslig eller administrativ myndighed eller eventuelt for en notar i oprindelsesmedlemsstaten, som så udsteder en attest til bekræftelse af denne edsaflæggelse eller tro og love-erklæring.
4. Når de i henhold til stk. 1 og 2 udstedte dokumenter fremlægges, må de ikke være udstedt mere end tre måneder tidligere. Samme betingelse gælder for erklæringer efter stk. 3.

Artikel 19

Attestering af virksomhedens økonomiske grundlag

Når en medlemsstat af sine egne statsborgere stiller flere krav til det økonomiske grundlag end dem, der er fastsat i artikel 7, anerkender medlemsstaten for statsborgere i andre medlemsstater en attest udstedt af en kompetent administrativ myndighed i disses oprindelsesmedlemsstat eller -stater for, at disse krav er opfyldt, som tilstrækkeligt bevis for opfyldelse af disse krav. Disse attester skal indeholde oplysninger om de samme forhold, som den nye etableringsmedlemsstat tillægger betydning.

Artikel 20

Attestering af faglige kvalifikationer

1. Som tilstrækkelig godtgørelse af faglige kvalifikationer anerkender medlemsstaterne beviser efter modellen i bilag II, som myndighederne eller de godkendte organer udsteder med dette formål.

2. Beviser, der udstedes inden den ... som til godtgørelse af faglige kvalifikationer i medfør af bestemmelser, der var gældende på denne dato, ligestilles med beviser efter modellen i bilag II og anerkendes i alle medlemsstater som bevis for faglige kvalifikationer. Medlemsstaterne kan dog forlange at få forelagt et supplerende dokument, der beviser, at virksomheden faktisk har udøvet den pågældende aktivitet i en medlemsstat i tre år. Der må højst være gået fem år efter denne aktivitets ophør, når attesten indgives.

KAPITEL VI

Afsluttende bestemmelser

Artikel 21 Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest den ... Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.
2. De i stk. 1 omhandlede sanktioner skal bl.a. omfatte midlertidig eller delvis suspension af vejtransporttilladelse, tilbagekaldelse af vejtransporttilladelse og erklæringer om transportlederens uegnethed. Sanktionerne skal også omfatte konfiskation af køretøjer, som en virksomhed har benyttet til at udføre transportarbejde uden at have den tilladelse, der kræves efter denne forordning.
3. Kommissionen opstiller en liste over, hvilke overtrædelser der i alle tilfælde mindst skal medføre, at en vejtransporttilladelse suspenderes delvis eller midlertidigt, at den tilbagekaldes, eller at der udstedes en erklæring om uegnethed angående de pågældende transportledere. Da denne foranstaltning har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved supplerende af den, skal den vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 25, stk. 3.
4. De overtrædelser, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2, anerkendes gensidigt med henblik på iværksættelse af sanktionerne i nærværende artikels stk. 2.

Artikel 22 Tidligere rettigheder

Virksomheder, der godtgør, at de inden nedenstående datoer har fået tilladelse efter nationale bestemmelser i en medlemsstat til at udøve godskørsels- eller buskørselserhvervet i indenlandsk og/eller international transport, er indtil den 1. januar 2012 fritaget for at bevise, at de har de faglige kvalifikationer, der er anført i artikel 3, litra d). Datoerne er:

- a) 1. januar 1975, for så vidt angår Belgien, Danmark, Tyskland, Frankrig, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene og Det Forenede Kongerige
- b) 1. januar 1981, for så vidt angår Grækenland
- c) 1. januar 1983, for så vidt angår Spanien og Portugal
- d) 3. oktober 1989, for så vidt angår den tidligere Tyske Demokratiske Republiks område
- e) 1. januar 1995, for så vidt angår Østrig, Finland og Sverige.

Artikel 23
Overgangsbestemmelser

Virksomheder, der har opnået vejtransporttilladelse inden denne forordnings ikrafttrædelse skal efterkomme forordningens bestemmelser senest to år efter ikrafttrædelsen.

Artikel 24
Gensidig bistand

- 1. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder tæt og yder hinanden bistand i anvendelsen af forordningen. De sørger for, at de oplysninger, de udveksler, behandles fortroligt.
- 2. De kompetente myndigheder udveksler oplysninger om sager, hvor der er faldet dom for alvorlige strafbare handlinger, og om grove overtrædelser og alvorlige, nærmere bestemte forhold, som kan få følger for udøvelsen af vejtransporterhvervet, dog under overholdelse af reglerne om beskyttelse af personoplysninger.

Artikel 25
Udvalg

- 1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85⁹.
- 2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
- 3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
- 4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, artikel 5a, stk. 5, litra b), og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

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

⁹ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

Artikel 26
Rapporter om udøvelsen af vejtransporterhvervet

1. Hvert andet år udarbejder medlemsstaterne en rapport om de kompetente myndigheders arbejde og forelægger den for Kommissionen. Rapporten skal
 - a) analysere sektorens vandel, økonomiske grundlag og faglige kvalifikationer
 - b) oplyse antallet af udstedte, suspenderede og inddragne vejtransporttilladelser, antallet af advarsler og antallet af uegnethedserklæringer samt begrundelserne herfor
 - c) oplyse, hvor mange beviser for faglige kvalifikationer der er udstedt om året
 - d) indeholde statistikker om ajourføringen af de nationale elektroniske registre
 - e) analysere informationsudvekslingen med de andre medlemsstater, herunder bl.a. det årlige antal meddelelser til en anden medlemsstat om konstaterede overtrædelser samt modtagne svar i medfør af artikel 17, stk. 3, og det årlige antal ansøgninger og svar i medfør af artikel 17, stk. 4.

2. På grundlag af disse rapporter fra medlemsstaterne udarbejder Kommissionen hvert andet år en rapport til Parlamentet og Rådet om udøvelsen af vejtransporterhvervet. Rapporten skal bl.a. indeholde en vurdering af, hvordan informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne fungerer. Den offentliggøres samtidig med den rapport, der er omhandlet i artikel 17 i forordning (EF) nr. 561/2006¹⁰.

Artikel 27
Liste over kompetente myndigheder

Hver medlemsstat fremsender til Kommissionen en liste over kompetente myndigheder, som den har udpeget til at udstede vejtransporttilladelser, og en liste over myndigheder eller organer, der er godkendt til at tilrettelægge prøverne. Kommissionen offentliggør en samlet liste over disse myndigheder og organer i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 28
Meddelelse af nationale foranstaltninger

Medlemsstaterne meddeler hurtigst muligt Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af denne forordning.

¹⁰ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

*Artikel 29
Ophævelse*

Direktiv 96/26/EF ophæves.

Henvisninger til det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til nærværende forordning.

*Artikel 30
Ikrafttræden*

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

Den anvendes fra den [...].

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

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

*På Rådets vegne
Formand
[...]*

BILAG I

I. EMNELISTE, JF. ARTIKEL 8

Når medlemsstaterne skal bedømme faglige kvalifikationer til vejtransporterhvervet inden for henholdsvis godskørsel og buskørsel, skal bedømmelsen som minimum omfatte de emner, der er opført på denne liste. Inden for disse emner skal ansøgende vognmænd opnå det niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, der er nødvendigt for at kunne lede en transportvirksomhed.

Minimumsniveauet for kundskaber som anført herunder må ikke være lavere end niveau 3 i den struktur for uddannelsesniveauerne, der er anført i bilaget til Rådets beslutning 85/368/EØF¹, dvs. et uddannelsesniveau, der er opnået ved obligatorisk skolegang suppleret med enten erhvervsuddannelse og yderligere teknisk uddannelse eller med en teknisk skole- eller anden uddannelse på sekundærtrinnet.

A. Borgerlig ret

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de vigtigste transportkontrakter, der anvendes inden for vejtransport, og de deraf følgende rettigheder og forpligtelser
- 2) være kvalificeret til at forhandle en transportkontrakt, så den bliver retsgyldig bl.a. med hensyn til transportbetingelserne

Godskørsel

- 3) kunne bedømme en klage fra ordregiveren over skader, der enten skyldes tab eller beskadigelse af varerne under transporten eller forsinket levering, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for hans ansvar inden for kontrakt
- 4) kende de regler og forpligtelser, der følger af CMR-konventionen om fragtaftaler ved international vejgodstransport

Buskørsel

- 5) kunne bedømme en klage fra ordregiveren over skader, der er forvoldt passagererne eller deres bagage som følge af en ulykke under befordringen, eller over skader som følge af forsinkelsen, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for hans ansvar inden for kontrakt.

¹ EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

B. Handelsret

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende betingelserne og formkravene for at kunne drive handelsvirksomhed samt kende erhvervsdrivendes generelle forpligtelser (registrering, forretningsbøger osv.) samt følgerne af en konkurs
- 2) have et rimeligt kendskab til de forskellige selskabsformer samt reglerne for deres oprettelse og drift.

C. Arbejdsmarkeds- og sociallovgivning

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de for vejtransportsektoren relevante arbejdsmarkedsinstitutioners rolle og funktion (fagforeninger, samarbejdsudvalg, personalerepræsentanter, arbejdsinspektører osv.)
- 2) kende arbejdsgivernes forpligtelser med hensyn til social sikring
- 3) kende de regler, der gælder for arbejdskontrakter, der indgås med forskellige arbejdstagerkategorier i vejtransportvirksomheder (kontraktformer, parternes forpligtelser, arbejdsvilkår og arbejdstid, ferie med løn, aflønning, opsigelse af kontrakt osv.)
- 4) kende bestemmelserne om køretid, hviletid og arbejdstid, særlig i Rådets forordning (EF) nr. 561/2006², Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85³, direktiv 2002/15/EF og direktiv 2006/22/EF samt de praktiske gennemførelsesbestemmelser til forordningerne.
- 5) kende bestemmelserne om grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse for erhvervschauffører, særlig dem, der følger af direktiv 2003/59/EF.

D. Skattelovgivning

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a. kende bestemmelserne om:

- 1) momsbelægning af transportydelser
- 2) vægtafgifter

² EFT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

³ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

- 3) afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt de brugsafgifter, der opkræves ved benyttelse af visse infrastrukturanlæg
- 4) indkomstskat.

E. Forretningsmæssig og økonomisk virksomhedsledelse

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende retsfor skrifterne og de praktiske regler for anvendelse af check, veksler, egenveksler, kreditkort og andre betalingsmidler eller -måder
- 2) kende de forskellige låneformer (banklån, remburs, kautionering, belåning af fast ejendom, *leasing*, leje, *factoring* osv.) samt de byrder og forpligtelser, de indebærer
- 3) vide, hvad en status er, hvordan den ser ud, og hvordan den fortolkes
- 4) kunne læse og fortolke en resultatopgørelse
- 5) kunne foretage en analyse af virksomhedens finansielle og rentabilitetsmæssige situation, bl.a. på grundlag af finansielle nøgletal
- 6) kunne lægge et budget
- 7) kende de forskellige bestanddele af virksomhedens kostpris (faste omkostninger, variable omkostninger, driftsmidler, afskrivninger osv.) og kunne foretage beregninger pr. køretøj, pr. tilbagelagt kilometer, pr. tur eller pr. ton
- 8) kunne udarbejde en skematisk fremstilling af hele personalets organisation inden for virksomheden, tilrettelægge arbejdsplaner osv.
- 9) kende principperne for markedsanalyse (*marketing*), salg fremstød for transportydelse, udarbejdelse af kundekartoteker, reklame, PR-virksomhed osv.
- 10) kende de forskellige forsikringsformer, der er karakteristiske for vejtransport (ansvarsforsikring, personskadeforsikring, tingsskadeforsikring, rejsegods-forsikring) samt de garantier og forpligtelser, de indebærer
- 11) kende de forskellige former for anvendelse af telematik på vejtransportområdet

Godskørsel

- 12) kunne anvende reglerne om fakturering af godskørsels ydelser samt kende betydningen og virkningerne af Incoterms
- 13) kende de forskellige former for støtteerhverv inden for transport, deres betydning, deres opgaver og deres eventuelle retsstilling

Buskørsel

- 14) kunne anvende reglerne for billetpriser og prisdannelse inden for offentlig og privat personbefordring
- 15) kunne anvende reglerne om fakturering af buskørselsydelser.

F. Markedsadgang

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de faglige regler for vejtransport for fremmed regning, for leje af erhvervskøretøjer, for underentreprise, herunder reglerne for den officielle organisering af erhvervet, adgangen til det, tilladelser til vejtransport inden og uden for Fællesskabets område samt reglerne vedrørende kontrol og sanktioner
- 2) kende bestemmelserne om oprettelse af en vejtransportvirksomhed
- 3) kende de forskellige dokumenter, der kræves til udførelse af vejtransportydelser, og være i stand til at indføre kontrolmetoder til sikring af, at der såvel i virksomhedens lokaler som i køretøjerne befinder sig de reglementerede dokumenter, der vedrører hver udført transport, bl.a. dokumenter vedrørende køretøjer, føreren, godset eller passagerernes bagage

Godskørsel

- 4) kende reglerne om organiseringen af markedet for godskørsel, om speditio-firmaer og logistik
- 5) kende formaliteterne i forbindelse med grænsepassage, betydningen og rækkevidden af T-dokumenter og TIR-carnets samt de forpligtelser og det ansvar, der følger af at anvende dem

Buskørsel

- 6) kende reglerne for organiseringen af markedet for buskørsel
- 7) kende reglerne for oprettelse af busruter og være i stand til at udarbejde transportplaner.

G. Tekniske og driftsmæssige forhold

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende reglerne for køretøjers vægt og dimensioner i medlemsstaterne samt procedurene for de særlige transporter, der ikke falder ind under disse regler

- 2) alt efter virksomhedens behov kunne vælge passende køretøjer samt de dertil hørende bestanddele (chassis, motor, transmissionssystemer, bremsesystemer osv.)
- 3) kende formaliteterne i forbindelse med godkendelse, indregistrering og syn af disse køretøjer
- 4) kunne vurdere, hvilke foranstaltninger der skal træffes til bekæmpelse af luftforurening som følge af emissioner fra motorkøretøjer, samt til støjbekæmpelse
- 5) kunne udarbejde periodiske vedligeholdelsesplaner for køretøjerne og deres udstyr

Godskørsel

- 6) kende de forskellige former for håndterings- og læssegrej (bagsække, containere, paller osv.) og kunne indføre metoder og instrukser vedrørende lastning og losning af gods (lastfordeling, stabling, fastgørelse, afstivning osv.)
- 7) kende de forskellige teknikker for kombineret transport som huckepack og roll-on/roll-off
- 8) kunne iværksætte procedurer med henblik på overholdelse af reglerne for transport af farligt gods og affald, bl.a. i medfør af Rådets direktiv 94/55/EF⁴, Rådets direktiv 96/35/EF⁵ og Rådets forordning (EF) nr. 259/93⁶.
- 9) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af reglerne om transport af letfordærlige levnedsmidler, især reglerne i medfør af traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det særlige materiel, som skal bruges til sådanne transporter (ATP)
- 10) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af bestemmelserne om transport af levende dyr.

H. Trafiksikkerhed

Godskørsel og buskørsel

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de kvalifikationer, der kræves af det kørende personale (kørekort, sundhedsattester, duelighedsbeviser osv.)
- 2) kunne træffe foranstaltninger til sikring af, at chaufførerne overholder gældende færdselsregler, forbud og trafikbegrænsninger i de forskellige medlemsstater (hastighedsbegrænsninger, forkørselsrettigheder, regler for standsning og parkering, lygteføring, vejskiltning osv.)

⁴ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7.

⁵ EFT L 145 af 19.6.1996, s. 10.

⁶ EFT L 30 af 6.2.1993, s. 1.

- 3) kunne udarbejde instrukser til chaufførerne om kontrol af sikkerhedsbestemmelserne dels vedrørende transportmateriellets, udstyrets og ladningens tilstand, dels vedrørende forebyggende adfærd
- 4) kunne indføre regler for, hvordan man skal forholde sig i ulykkestilfælde, og træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå gentagne ulykker eller grove overtrædelser
- 5) kunne iværksætte procedurer for sikkerhedsmæssigt forsvarlig fastgørelse af godset og kende metoderne hertil.

Buskørsel

- 6) have alment kendskab til vejnettet i medlemsstaterne.

II. TILRETTELÆGGELSE AF PRØVEN

1. Medlemsstaterne afholder en obligatorisk skriftlig prøve, som de kan supplere med en mundtlig prøve, for at konstatere, om den, der søger vejtransporttilladelse, er i besiddelse af det kundskabsniveau, der forlanges i afsnit 1, inden for de deri nævnte emner, og navnlig om de kan anvende de relevante midler og teknikker og påtage sig de omhandlede ledende og koordinerende opgaver.
 - a) Den obligatoriske skriftlige prøve skal bestå af følgende to delprøver:
 - skriftlige spørgsmål i form af enten multiple choice-spørgsmål (fire mulige svar) eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination heraf
 - skriftlige opgaver/case studies.Hver af de to delprøver skal have en varighed af mindst to timer.
 - b) Hvis der afholdes en mundtlig prøve, kan medlemsstaterne stille som en betingelse for at deltage i denne prøve, at ansøgeren har bestået den skriftlige prøve.
2. Hvis medlemsstaterne også afholder en mundtlig prøve, skal de for hver af de tre prøver fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 25 % og ikke over 40 % af det samlede antal point, der kan tildeles.

Hvis medlemsstaterne kun afholder en skriftlig prøve, skal de for hver prøve fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 40 % og ikke over 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles.
3. Ved prøverne skal ansøgerne opnå et samlet gennemsnit på mindst 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles, og ved hver prøve skal der opnås mindst 50 % af antallet af mulige point. En medlemsstat kan for en enkelt prøves vedkommende nedsætte kravet fra 50 % til 40 %.

BILAG II

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

(Svært, beige farvet papir - format: DIN A4, syntetisk papir på 150 g/m² eller mere)

(Tekst udarbejdet på det, de eller et af de officielle sprog i den udstedende medlemsstat)

Den pågældende medlemsstats
kendingsbogstaver¹

Navnet på myndigheden eller det godkendte organ²

BEVIS FOR FAGLIGE KVALIFIKATIONER INDEN FOR VEJTRANSPORT: GODSKØRSEL/BUSKØRSEL³

Nr.

..... skal herved attestere:

at⁴

født den i

har gennemført det kursus og bestået de prøver (år:; termin:)⁵, der som kræves for at opnå et bevis for faglige kvalifikationer inden for godskørsel / buskørsel⁶ i henhold til forordning (EF) nr. .../... af

Dette bevis udgør tilstrækkelig godtgørelse af faglige kvalifikationer, jf. artikel 20, stk. 1, i forordning (EF) nr. ... / ... af om fælles regler om betingelser for udøvelse af adgang til vejtransporterhvervet.

Udstedt i, den

.....⁷

¹ Medlemsstaternes kendingsbogstaver er: (B) Belgien, (BG) Bulgarien, (CZ) Tjekkiet, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (EST) Estland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (IRL) Irland, (I) Italien, (CY) Cypern, (LV) Letland, (LT) Litauen, (L) Luxembourg, (H) Ungarn, (NL) Nederlandene, (A) Østrig, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Rumænien, (SLO) Slovenien, (SK) Slovakiet, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Det Forenede Kongerige.

² Den myndighed eller det organ, som hver EF-medlemsstat på forhånd har udpeget til at udstede denne attest.

³ Det ikke relevante overstreges.

⁴ Efternavn og fornavn, fødested og fødselsdato.

⁵ Identifikation af prøven.

⁶ Det ikke relevante overstreges.

⁷ Den udstedende myndigheds eller organs stempel og underskrift.