



Bruxelles, den 31.5.2017  
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

**DA**

**DA**

## **BEGRUNDELSE**

### **1. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

#### **• Forslagets begrundelse og formål**

Forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til vejtransporterhvervet<sup>1</sup> og forordning (EF) nr. 1072/2009 om adgang til det internationale marked for godskørsel<sup>2</sup> (i det følgende benævnt hhv. "forordning (EF) nr. 1071/2009" og "forordning (EF) nr. 1072/2009" eller under ét "forordningerne") blev vedtaget som en del af en pakke af foranstaltninger, der tog sigte på at modernisere bestemmelserne om adgang til vejtransporterhvervet og om adgang til markedet for godskørsel.

Det overordnede mål for forordningerne er at skabe grundlag for et velfungerende indre marked for vejtransport samt støtte markedets effektivitet og konkurrenceevne.

Forordning (EF) nr. 1071/2009 fastsætter de bestemmelser, som virksomhederne skal opfylde for at få adgang til vejtransporterhvervet (passagerer og fragt). Den fastsætter også visse bestemmelser, der muliggør og regulerer håndhævelsen i medlemsstaterne.

Forordning (EF) nr. 1072/2009 fastsætter de bestemmelser, som virksomheder, der vil udføre international godskørsel og godskørsel på de nationale markeder bortset fra deres egne (cabotage), skal opfylde. Den indeholder bestemmelser om, hvilke dokumenter der skal udstedes til sådanne virksomheder af den medlemsstat, hvori køretøjet er registreret (fællesskabstilladelse), samt til førere fra tredjelande (førerattest).

Der blev foretaget en evaluering af forordningerne i perioden 2014-2015<sup>3</sup>. Konklusionen var, at forordningerne kun delvist havde været i stand til at nå deres oprindelige mål om at skabe passende konkurrencevilkår på markedet. De største problemer havde at gøre med mangler i reglerne og deres håndhævelse. Dette forslag, som er et Refit-initiativ<sup>4</sup>, har også til formål at udbedre disse mangler.

#### **• Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er led i en bredere revision af vejtransportlovgivningen, som p.t. finder sted. Det er tæt forbundet med andre eksisterende retsakter om vejtransport, især de sociale bestemmelser inden for vejtransport (forordning (EF) nr. 561/2006<sup>5</sup>, direktiv 2002/15/EF<sup>6</sup>, direktiv 2006/22/EF<sup>7</sup> og forordning (EU) nr. 165/2014<sup>8</sup>). Synergivirkninger vil derfor gøre det lettere at opnå en bedre håndhævelse af "markedsreglerne" ifølge nærværende forslag, og omvendt vil forslaget indirekte bidrage til håndhævelsen af de sociale bestemmelser.

#### **• Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget bidrager direkte til en af den nuværende kommissions prioriteter, nemlig målsætningen om at fremme et mere integreret og retfærdigt indre marked. Hovedformålet er at forbedre det indre marked for vejtransport yderligere ved hjælp af ændrede bestemmelser, der skal fjerne årsagerne til skævheder og sikre en bedre håndhævelse af reglerne.

---

<sup>1</sup> EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

<sup>2</sup> EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72.

<sup>3</sup> Kommissionen har offentliggjort et arbejdsdokument med resultaterne af denne evaluering:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

<sup>4</sup> Kommissionens arbejdsprogram for 2017, bilag 2, Refit-initiativ nr. 10.

<sup>5</sup> EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

<sup>6</sup> EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

<sup>7</sup> EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

<sup>8</sup> EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1.

Forslaget opfylder Refit-målet ved at øge effektiviteten og mindske de administrative og lovgivningsmæssige byrder for virksomhederne. Det giver også medlemsstaterne mulighed for at reducere visse omkostninger i forbindelse med håndhævelse af reglerne.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forordningerne og for den foreslåede ændring er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("TEUF") (tidligere artikel 71 i EF-traktaten). Denne artikel udgør grundlaget for vedtagelse af EU-lovgivning vedrørende bl.a.: i) fælles regler for international transport til eller fra en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder (TEUF, artikel 91, stk. 1, litra a)), og ii) de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (TEUF, artikel 91, stk. 1, litra b)

### **• Nærhedsprincippet**

I henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF, deler Unionen kompetence med medlemsstaterne for så vidt angår regulering på transportområdet. Ændringer af eksisterende lovgivning kan imidlertid kun foretages af EU-lovgiveren selv.

Desuden hænger de eksisterende forskelle i medlemsstaternes praksis og svaghederne i håndhævelsen, der skader det indre marked, nøje sammen med mangler i harmoniseringen og kan derfor kun tackles på EU-plan.

### **• Proportionalitetsprincippet**

Som det fremgår af afsnit 6.3 i konsekvensanalysen, står forslaget i et rimeligt forhold til de problemer, der er konstateret, og det går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at løse dem. Hvad navnlig angår SMV'er, vil de foreslåede foranstaltninger generelt ikke have nogen uforholdsmæssige virkninger. Forslaget går først og fremmest ud på at forenkle og præcisere de eksisterende lovgivningsmæssige rammer samt sikre en mere robust håndhævelse, og det medfører ikke yderligere reguleringsmæssige krav til de interesserede parter, som ikke står i et rimeligt forhold til de konstaterede problemer.

### **• Valg af retsakt**

Da de retsakter, der skal ændres, er forordninger, bør ændringsretsakten i princippet have samme form.

## **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **• Efterfølgende evaluering/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Der er gennemført en efterfølgende evaluering af forordningerne<sup>9</sup>. Denne evaluering er blevet suppleret af en ekstern undersøgelse<sup>10</sup>.

De vigtigste problemer, der er konstateret vedrørende håndhævelsen, er følgende:

<sup>9</sup> Se fodnote 3.

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

- Der er forskellige grader af kontrol i medlemsstaterne, navnlig hvad angår opfyldelsen af kravet om varigt forretningssted og vandelskravet samt ulovlig cabotagekørsel.
- Der er mangel på samarbejde mellem (nogle af) medlemsstaterne, navnlig om overholdelsen af kravet om et faktisk etableret og varigt forretningssted som forudsætning for adgang til erhvervet.

Andre svagheder i bestemmelserne har at gøre med, at visse bestemmelser lader bestemte spørgsmål stå åbne, eller at de udtrykkeligt giver mulighed for ensidige foranstaltninger fra medlemsstaternes side. Dette har ført til forskelle i medlemsstaternes praksis, som påvirker det indre marked negativt:

- Definitionen af et faktisk etableret og varigt forretningssted, herunder udtrykket driftscentral, efterlader mange åbne spørgsmål. Som følge heraf er der opstået forskelle i medlemsstaternes praksis.
- Karenstiden for rehabilitering efter konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet er ikke fastlagt i forordning (EF) nr. 1071/2009 og varierer stærkt fra medlemsstat til medlemsstat.
- Under henvisning til artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009 pålægger nogle medlemsstater yderligere betingelser for adgang til markedet for godskørsel.
- Bestemmelserne om cabotagekørsel lader visse spørgsmål stå åbne, og dette har ført til forskelle i medlemsstaternes praksis. Nogle medlemsstater accepterer flere læsse- og/eller lossesteder som led i samme cabotagekørsel, mens andre ikke gør.

Forordning (EF) nr. 1071/2009 giver medlemsstaterne mulighed for at anvende forordningens bestemmelser på køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton ("lette erhvervskøretøjer"). Det har ført til, at denne kategori af køretøjer er underlagt forskellige krav i forskellige medlemsstater.

- **Høringer af interesserede parter**

De høringer af interesserede parter, der har fundet sted som led i forberedelsen af dette forslag, er i overensstemmelse med minimumsstandarderne for høring af interesserede parter som fastlagt i Kommissionens i meddelelse af 11. december 2002 (KOM(2002) 704 endelig).

Høringsprocessen bestod af to dele: indhentning af synspunkter og dataindsamling. Der blev anvendt åbne og målrettede høringsmetoder og forskellige høringsværktøjer.

Hvad angår den **åbne høring**, blev der gennemført en offentlig internethøring mellem den 15. juni og den 15. september 2016. De vigtigste mål var: i) at indhente yderligere oplysninger om de problemer, der var konstateret i forbindelse med evalueringen af forordningerne, samt oplysninger, der gør det muligt at kvantificere disse problemer, ii) at indhente synspunkter fra interesserede parter om mulige politiske tiltag og iii) at vurdere de forventede virkninger af de mulige politiske tiltag. Kommissionen modtog 175 bidrag: 23 svar fra mellemstore og store virksomheder (transportvirksomheder og speditører med 50 eller flere ansatte), 18 svar fra små virksomheder (transportvirksomheder og speditører med 49 eller færre ansatte), 17 svar fra repræsentanter for logistiksektoren, 33 svar fra organisationer, der repræsenterer arbejdstagerne i vejtransportsektoren, 48 svar fra sammenslutninger af vejtransportvirksomheder, 18 svar fra nationale myndigheder og relevante sammenslutninger og 18 svar fra andre respondenter.

Endvidere blev der som led i den offentlige høring modtaget 22 positionspapirer fra forskellige interesserede parter, herunder erhvervssammenslutninger, arbejdstagerorganisationer, nationale myndigheder, retshåndhævende organisationer, NGO'er og eksperter.

Høringsdokumentet, de indkomne bidrag og en sammenfatning af bidragene findes på websiden om en strategi for vejtransport i Europa, som forvaltes af Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, samt på Kommissionens websted "Kom til orde i Europa"<sup>11</sup>.

Den *målrettede høring* omfattede følgende:

- En SMV-panelundersøgelse, hvor hovedvægten lå på spørgsmål omkring brugen af lette erhvervskøretøjer inden for vejtransport og de mulige virkninger af politiske tiltag i forbindelse med udvidelsen af anvendelsesområdet for den retlige ramme til at omfatte lette erhvervskøretøjer. Der blev modtaget i alt 17 svar, heraf 7 fra virksomheder, der udfører vejgodstransport for fremmed regning med egne eller lejede køretøjer, 7 fra virksomheder, der udfører transport af egne varer med egne eller lejede køretøjer (transport for egen regning) og 8 svar fra brugere af vejgodstransporttjenester.
- En undersøgelse blandt myndighederne, der havde til formål at indhente synspunkter fra de nationale myndigheder om de politiske foranstaltninger, der foreslås her, for så vidt angår deres forventede konsekvenser for gennemførelsen og håndhævelsen af den retlige ramme, samt at indhente oplysninger eller skøn over de omkostninger, som disse foranstaltninger kan medføre for myndighederne. Der blev i alt modtaget 18 svar, herunder 17 fordelt på 16 medlemsstater<sup>12</sup> og ét fra Euro-Contrôle-Route.
- En undersøgelse blandt transportvirksomhederne med det formål at indsamle relevante oplysninger fra virksomhederne om omkostningerne og kendetegnene ved deres aktiviteter, til brug i vurderingen af virkningerne (som en del af referencescenariet). Desuden var det formålet at indhente virksomhedernes synspunkter samt skøn over omkostninger eller besparelser som følge af de politiske foranstaltninger, der var under overvejelse. I alt 80 virksomheder besvarede denne spørgeundersøgelse.
- Telefoninterviews af interesserede parter (31 interviews af nationale og internationale transportvirksomheder og deres respektive sammenslutninger samt af nationale myndigheder), der havde til formål at få mere detaljeret viden om de interesserede parters holdninger til de forskellige foranstaltninger, der var under overvejelse, indsamle oplysninger eller skøn over omkostningerne samt indhente synspunkter om, hvilke problemer der eventuelt kan opstå i forbindelse med hver enkelt foranstaltning.
- Der blev afholdt en række seminarer, møder og andre arrangementer for de interesserede parter i løbet af evalueringen af forordningerne og konsekvensanalysen af dette initiativ, med deltagelse af arbejdsmarkedets parter, og Kommissionen deltog også i flere initiativer tilrettelagt af arbejdsmarkedets parter.

---

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

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

De oplysninger, der blev indsamlet under høringen, bekræftede eksistensen af de hovedproblemer, der blev konstateret i evalueringsfasen, samt relevansen af de vigtigste mål for foranstaltningen.

Med hensyn til de mulige politiske foranstaltninger, der blev peget på under høringen, var der stor opbakning om tiltag for at styrke håndhævelsen.

Hvad angår en ændring af begrænsningerne for cabotagekørsel, var der blandede reaktioner: nogle grupper af interesserede parter gik ind for en ændring, mens andre udtrykte modvilje. Medlemsstater med et højt lønniveau er tilbøjelige til at gå ind for strammere regler for cabotagekørsel og støttes af fagforeningerne, mens medlemsstater med et lavt lønniveau - støttet af de fleste transporterhvervssammenslutninger - har tendens til at foretrække en yderligere lempelse af cabotagereglerne.

Ideen om at styrke de kriterier, der danner grundlag for kravet om et varigt forretningssted, blev positivt modtaget. Mange interesserede parter mente, at det var nødvendigt at sikre, at kun tilfælde af reel virksomhed i etableringsmedlemsstaten anses for at opfylde de tilsvarende regler.

Et flertal af de interesserede parter, der deltog i høringen, gik også ind for at lade lette erhvervskøretøjer omfatte af forordningerne.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En ekstern kontrahent har bidraget til rapporten om den efterfølgende evaluering af forordningerne og en ledsagende undersøgelse til konsekvensanalysen<sup>13</sup>, som blev afsluttet i april 2017.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget ledsages af en konsekvensanalyse, som Udvalget for Forskriftskontrol har afgivet en positiv udtalelse med forbehold om. Som beskrevet i bilag 1 til konsekvensanalysen er der reageret på forbeholdene ved at gøre nærmere rede for størrelsesordenen af de konstaterede problemer og initiativets Refit-karakter, styrke begrundelsen for de politiske løsningsmodellers struktur og uddybe redegørelsen for samspillet mellem dette forslag og initiativet vedrørende de sociale bestemmelser inden for vejtransport.

Der er overvejet fire politiske pakkeløsninger, som afspejler en stigende grad af regulering og medfører en stigende grad af forventede virkninger. I den første pakke ligger hovedvægten på at tydeliggøre den retlige ramme. Den anden politiske pakke lægger især vægt på at styrke håndhævelsen. Den tredje pakke fokuserer på væsentlige ændringer i reglerne, navnlig om cabotagekørsel og etablering, ud over de foranstaltninger, der er omfattet af de to første pakker. Den fjerde pakke indebærer en udvidelse af anvendelsesområdet for forordningerne til at omfatte lette erhvervskøretøjer.

Den foretrukne løsningsmodel er en kombination af den tredje pakke, med ændringer i cabotagereglerne og bestemmelserne om etablering, og en delvis udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1071/2009 til at omfatte lette erhvervskøretøjer.

Samlet set er det den mest effektive løsningsmodel, og den anslås at medføre besparelser for virksomhederne i størrelsesordenen 2,7 - 5,2 mia. EUR for EU-28 i løbet af perioden 2020-2035. Den forventes at nedbringe overtrædelserne af cabotagereglerne med op til 62 % og at mindske risikoen for, at der oprettes skuffeselskaber, med ca. 10 %, hvilket burde have en

---

<sup>13</sup>Se fodnote 10.

positiv indflydelse på arbejdsvilkårene. Den burde også medføre en øget professionalisering af virksomhederne i sektoren for lette erhvervskøretøjer. Den foretrukne løsning vil dog medføre, at de nationale myndigheders omkostninger til gennemførelse og håndhævelse vil stige til omkring 65 - 166 mio. EUR for EU-28 i perioden 2020-2035. Den delvise anvendelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 på lette erhvervskøretøjer vil også medføre yderligere overholdelsesomkostninger for virksomhederne, der vil indebære en stigning i driftsomkostningerne på 4 - 10 %.

Forslaget er i overensstemmelse med den løsning, der foretrækkes ifølge konsekvensanalysen.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Forslaget forfølger Refit-målet om at øge effektiviteten og mindske de lovgivningsmæssige byrder for virksomhederne. Dette opnås hovedsagelig ved at forpligte de nationale håndhævende myndigheder til at acceptere elektroniske transportdokumenter i forbindelse med international transport og ved hjælp af klarere og mere harmoniserede regler om adgang til erhvervet. Håndhævelsesomkostningerne for de offentlige myndigheder forventes at stige, men denne stigning er langt mindre end besparelsen for virksomhederne, og under alle omstændigheder berettiges den af en forbedring af konkurrencevilkårene, færre overtrædelser af cabotagereglerne, færre skuffeselskaber og bedre arbejdsvilkår for arbejdstagerne i transportsektoren.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som navnlig anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder. Navnlig er bestemmelsen om, at de nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder skal indeholde yderligere data, som behandles af de nationale myndigheder, i overensstemmelse med chartrets artikel 8, eftersom disse data er nødvendige for at nå målet om en bedre indenlandsk og grænseoverskridende håndhævelse af bestemmelserne i forordningerne.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Oplysningerne om, hvor udbredt brugen af lette erhvervskøretøjer er i national og international transport for fremmed regning, bør uddybes yderligere. Derfor er der brug for en nøje overvågning og dataindsamling, der gør det muligt at følge udviklingen på markedet i denne henseende. Dette vil ske gennem en kombination af national dataindsamling og medlemsstaternes rapportering. Overvågningen bør starte umiddelbart efter forordningens ikrafttræden.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Hovedelementerne i forslaget er følgende:

**Forordning (EF) nr. 1071/2009**

*Artikel 1 – Genstand og anvendelsesområde*

I henhold til den nugældende forordnings artikel 1, stk. 4, litra a), er transportvirksomheder, der udelukkende benytter lette erhvervskøretøjer, ikke omfattet af forordningens anvendelsesområde, medmindre andet er fastsat af medlemsstaterne (jf. det indledende punktum). For at sikre et minimum af professionalisering af sektoren for lette erhvervskøretøjer ved hjælp af fælles regler og dermed sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene mellem de erhvervsdrivende, foreslås det at lade denne bestemmelse udgå og at gøre visse bestemmelser obligatoriske for denne kategori af virksomheder.

Med henblik herpå foreslås det, at der tilføjes et nyt stk. 6, der udelukker transportvirksomheder, der kun benytter lette erhvervskøretøjer, fra nogle, men ikke alle forordningens krav. Kravene vedrørende transportlederen, vandelskravet, kravet om faglige kvalifikationer og forpligtelserne i forbindelse med disse krav gøres ikke obligatoriske, men medlemsstaterne bevarer muligheden for at anvende dem som hidtil. Derimod foreslås det, at kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted samt et tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal gælde for disse transportvirksomheder i alle medlemsstater. Risikoen for, at der opstår forskelle mellem medlemsstaterne, vil dermed blive reduceret.

#### *Artikel 3 – Krav med henblik på udøvelse af vejtransporterhvervet*

Det foreslås at lade stk. 2 udgå. Denne bestemmelse tillader i dag medlemsstaterne at indføre yderligere betingelser for adgang til erhvervet, ud over de fire kriterier, der er fastsat i artikel 3, stk. 1. Denne mulighed har medført forskelle mellem medlemsstaterne i betingelserne for adgang til erhvervet. Derfor, og fordi muligheden ikke har vist sig tvingende nødvendig, bør den afskaffes.

#### *Artikel 5 – Opfyldelse af etableringskravet*

Det foreslås at præcisere kravene i artikel 5 for at sikre, at virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, reelt og varigt driver virksomhed dér. Nærmere bestemt foreslås følgende: i litra a) tilføjes en henvisning til kommercielle kontrakter og ansættelseskontrakter, som derfor også skal opbevares i de lokaler, der er beliggende i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret; litra c) opdeles i litra c) og litra d), så der skelnes tydeligere mellem udførelsen af administrative og kommercielle aktiviteter og aktiviteter, der udføres med køretøjer; der tilføjes et litra e) med krav om, at virksomheder besidder aktiver og beskæftiger personale i etableringsmedlemsstaten, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter.

#### *Artikel 6 – Opfyldelse af vandelskravet*

I artikel 6 foreslås der en række ændringer med det formål at præcisere og yderligere harmonisere vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt, og for at udvide listen over overtrædelser, der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt. Nærmere bestemt foreslås følgende:

Stk. 1 ændres for bedre at afgrænse de kategorier af personer, hvis adfærd bør tages i betragtning ved vurderingen af, om en virksomhed opfylder vandelskravet. I tredje afsnit, litra a), tilføjes nr. vii), der indebærer, at alvorlige overtrædelser af de nationale skatteregler tages i betragtning ved vurderingen af, om transportlederen eller transportvirksomheden opfylder vandelskravet. I tredje afsnit, litra b), tilføjes nr. xi) og xii), der indebærer, at alvorlige overtrædelser af EU-bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere og lovvalgsreglerne for kontraktlige forpligtelser tages i betragtning ved vurderingen af, om transportlederen eller transportvirksomheden opfylder vandelskravet. Artikel 6, stk. 2, ændres for nærmere at fastlægge den administrative procedure, der skal følges af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor en transportvirksomhed eller transportleder, der har begået en alvorlig overtrædelse af nationale regler eller EU-regler, er etableret, med henblik på at fastslå, om den pågældende transportvirksomhed eller transportleder ikke længere opfylder vandelskravet. Et



nyt stykke 2a, der træder i stedet for det tidligere litra b) i artikel 6, stk. 2, fastsætter, at Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at fastlægge, hvilke overtrædelser af EU-regler der kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt, ud over dem, der er fastsat i bilag IV. I denne forbindelse foreslås det, at Kommissionen, når den definerer grovheden af overtrædelserne, også tager hensyn til risikoen for, at de forvrider konkurrencen (dette vedrører navnlig reglerne om cabotagekørsel). Overtrædelser, der sandsynligvis vil underminere arbejdsvilkårene, bør på grund af deres indvirkning på konkurrencen behandles på samme måde<sup>14</sup>.

#### *Artikel 7 – Opfyldelse af kravet til det økonomiske grundlag*

Stk. 1 foreslås ændret, så der fastsættes særlige, mindre strenge krav til transportvirksomheder, der udelukkende benytter lette erhvervskøretøjer. I stk. 2 præciseres det, hvordan virksomhederne kan godtgøre deres økonomiske grundlag i mangel af et attesteret årsregnskab, for at gøre det muligt for de håndhævende myndigheder at vurdere opfyldelsen af dette kriterium, navnlig for nyetablerede virksomheder, som endnu ikke har noget attesteret regnskab.

#### *Artikel 13 – Procedure for suspension og tilbagekaldelse af vejtransporttilladelser*

Den foreslåede ændring af artikel 13, stk. 1, litra c), går ud på at præcisere, hvad de kompetente myndigheder forlanger, når virksomheder ikke længere opfylder kravet til det økonomiske grundlag. Inden for den fastsatte frist forventes virksomheden at godtgøre, at dette krav igen er opfyldt (og ikke kun, at det vil blive opfyldt i fremtiden).

#### *Artikel 14 – Erklæring om uegnethed som transportleder*

Der foreslås indsat et nyt afsnit i stk. 1, der fastsætter, at en transportleder, der ikke længere opfylder vandelskravet, ikke kan rehabiliteres af de kompetente myndigheder tidligere end et år fra datoen for konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet. Hensigten er at undgå væsentlige forskelle mellem medlemsstaterne på dette punkt.

#### *Artikel 16 – Nationale elektroniske registre*

I stk. 2 foreslås det at tilføje en række oplysninger, der skal indgå i de nationale elektroniske registre. Formålet er at muliggøre en bedre håndhævelse af reglerne om adgang til erhvervet.

#### *Artikel 18 – Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne*

Det foreslås at præcisere betingelserne for samarbejdet mellem medlemsstaterne. Navnlig fastsættes der en frist for medlemsstaternes svar på begrundede anmodninger fra andre medlemsstater, og medlemsstaterne forpligtes til at foretage inspektioner vedrørende manglende overholdelse af etableringskravet hos virksomheder, som er etableret på deres område, på grundlag af oplysninger fra andre medlemsstater.

#### *Artikel 26 – Rapport*

Der foreslås indført et krav om, at medlemsstaterne indberetter oplysninger til Kommissionen om de aktiviteter, som udføres af transportvirksomheder, der benytter lette erhvervskøretøjer på deres område (nyt stk. 3). Et nyt stk. 4 fastsætter, at Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet inden udgangen af 2024 om udviklingen inden for national og international vejtransport med lette erhvervskøretøjer. På grundlag af denne rapport vurderer Kommissionen, om det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger.

#### *Bilag IV – De alvorligste overtrædelser, jf. artikel 6, stk. 2, litra a)*

---

<sup>14</sup> Der vil også fortsat være mulighed for at definere grovheden af overtrædelserne i forhold til risikoen for, at de medfører alvorlig livsfare eller fare for alvorlig tilskadekomst.

Stk. 1, litra b), ændres for at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport<sup>15</sup> og for at fjerne den juridiske usikkerhed i forbindelse med gennemførelsen af bestemmelsen.

### **Forordning (EF) nr. 1072/2009**

#### *Artikel 1 – Anvendelsesområde*

I stk. 1 indsættes et nyt afsnit, der præciserer, at transport af tomme containere og paller kun betragtes som transport for fremmed regning, hvis transporten er omfattet af en transportkontrakt mellem en afsender og en modtager.

#### *Artikel 2 – Definitioner*

Punkt 6 ændres for at præcisere, at en cabotagekørsel kan omfatte flere læssesteder, flere leveringssteder eller flere læsse- og leveringssteder.

#### *Artikel 8 – Cabotagekørsel – generelt princip*

Der foreslås følgende ændringer:

I stk. 2 udgår begrænsningen for antallet af cabotagekørsler, der må udføres i en værtsmedlemsstat i tilslutning til en indgående international transport, og samtidig reduceres det maksimale antal dage, hvor der må udføres cabotagekørsel. I overensstemmelse med konklusionerne af konsekvensanalysen gør disse ændringer reglerne nemmere at håndhæve. I stk. 3 udgår kravet om, at der skal fremlægges dokumentation for hver enkelt cabotagekørsel, da det er overflødigt som følge af ændringen af stk. 2. Et nyt stk. 4a præciserer, at dokumentation for overholdelse af begrænsningerne for cabotagekørsel skal fremlægges i løbet af vejkontrollen og kan forelægges eller fremsendes elektronisk. Herved forenkles procedurerne, og den juridiske usikkerhed med hensyn til, hvornår dokumentationen skal fremlægges, fjernes.

#### *Artikel 10 – Beskyttelsesforanstaltninger*

I artikel 10, stk. 3, ajourføres henvisningen til den relevante udvalgsprocedure som følge af forslaget om at lade artikel 15 udgå.

#### *Artikel 10a – Cabotagekørsel – kontrolforanstaltninger*

Der indsættes en artikel 10a, der fastsætter mindstekrav til medlemsstaternes kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om cabotagekørsel (2 % af alle cabotagekørsler fra den 1. januar 2020 og 3 % fra den 1. januar 2022). Endvidere forpligtes medlemsstaterne til mindst tre gange om året at udføre samordnet vejkontrol, hvor overholdelsen af bestemmelserne om cabotagekørsel kontrolleres.

#### *Artikel 14a – Ansvar*

Der foreslås indsat en ny artikel 14a, hvor det præciseres, at afsendere og speditører pålægges sanktioner, hvis de bevidst afgiver ordre på transporttjenester, som indebærer overtrædelser af forordningens bestemmelser.

#### *Artikel 17 – Rapportering*

Stk. 1 og 2 foreslås ændret, så det fastsættes, at medlemsstaterne senest den 31. januar hvert år skal aflægge rapport til Kommissionen om antallet af fællesskabstilladelser, bekræftede kopier og førerattester, der er udstedt i det foregående kalenderår. Et nyt stk. 3 forpligter medlemsstaterne til at aflægge rapport til Kommissionen om antallet af kontroller af overholdelsen af cabotagereglerne, der er udført i det foregående år.

---

<sup>15</sup> Se fodnote 5.



Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>16</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>17</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Erfaringerne med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1071/2009<sup>18</sup> og forordning (EF) nr. 1072/2009<sup>19</sup> har vist, at bestemmelserne i disse forordninger rummer mulighed for forbedring på en række punkter.
- (2) Medmindre andet er fastsat i national lovgivning, finder reglerne om adgang til vejtransporterhvervet indtil videre ikke anvendelse på virksomheder, der udøver godskørselserhvervet udelukkende med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton. Antallet af sådanne virksomheder, der er aktive inden for både national og international transport, har været stigende. Derfor har en række medlemsstater besluttet også at anvende reglerne om adgang til vejtransporterhvervet som fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009 på disse virksomheder. For at sikre et minimum af professionalisering af den sektor, der benytter køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, ved hjælp af fælles regler og således sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene for alle virksomheder bør bestemmelsen om, at denne sektor ikke er omfattet af forordningen, udgå, og kravene om et faktisk etableret og varigt forretningssted og om et tilstrækkeligt økonomisk grundlag bør gøres obligatoriske for denne sektor.

<sup>16</sup> EUT C , , s. .

<sup>17</sup> EUT C , , s. .

<sup>18</sup> Forordning (EF) nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

<sup>19</sup> Forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

- (3) I dag har medlemsstaterne mulighed for at indføre betingelser for adgang til vejtransporterhvervet, der går videre end dem, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009. Denne mulighed har vist sig ikke at være nødvendig for at opfylde bydende nødvendige behov og har ført til forskelle i reglerne om adgang til vejtransporterhvervet. Den bør derfor ophæves.
- (4) Det er nødvendigt at sikre, at udøvere af vejtransporterhvervet, der er etableret i en medlemsstat, har en reel og vedvarende tilstedeværelse i den pågældende medlemsstat og udøver deres virksomhed derfra. Derfor, og i lyset af erfaringerne, er det nødvendigt at tydeliggøre bestemmelserne om eksistensen af et faktisk etableret og varigt forretningssted.
- (5) Da adgangen til erhvervet afhænger af den pågældende virksomheds opfyldelse af vandelskravet, er der behov for en præcisering vedrørende de personer, hvis adfærd skal tages i betragtning, de administrative procedurer, der skal følges, og karenstiden for rehabilitering, når en transportleder ikke længere opfylder vandelskravet.
- (6) I betragtning af, at alvorlige overtrædelser af nationale skatteregler i høj grad kan påvirke vilkårene for fair konkurrence på markedet for godskørsel, bør sådanne overtrædelser føjes til de emner, der er relevante for vurderingen af opfyldelsen af vandelskravet.
- (7) I betragtning af, at alvorlige overtrædelser af EU-bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere og lovvalgsreglerne for kontraktlige forpligtelser i høj grad kan påvirke markedet for godskørsel og arbejdstagernes sociale beskyttelse, bør sådanne overtrædelser føjes til de emner, der er relevante for vurderingen af opfyldelsen af vandelskravet.
- (8) I betragtning af betydningen af fair konkurrence på markedet bør overtrædelser af EU-bestemmelser, der er relevante for dette spørgsmål, tages i betragtning ved vurderingen af, om transportledere og transportvirksomheder opfylder vandelskravet. Kommissionens beføjelse til at bestemme grovheden af relevante overtrædelser bør derfor tydeliggøres.
- (9) De kompetente nationale myndigheder har haft problemer med at fastslå, hvilke dokumenter der kan anerkendes som dokumentation for en transportvirksomheds økonomiske grundlag, navnlig i mangel af attesterede årsregnskaber. Reglerne vedrørende den fornødne dokumentation for det økonomiske grundlag bør derfor præciseres.
- (10) Virksomheder, der udøver godskørselserhvervet udelukkende med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, bør have et økonomisk grundlag af et vist minimum for at sikre, at de har de nødvendige midler til at gennemføre deres aktiviteter på et stabilt og langsigtet grundlag. Da de pågældende aktiviteter generelt er af begrænset omfang, bør de tilsvarende krav dog være mindre vidtgående end dem, der gælder for virksomheder, der anvender køretøjer eller vogntog, som overstiger denne grænse.
- (11) Oplysningerne om transportvirksomhederne i de nationale elektroniske registre bør være så fuldstændige som muligt, så de nationale myndigheder med ansvar for håndhævelsen af de relevante regler har et tilstrækkeligt overblik over de virksomheder, der er genstand for undersøgelse. Oplysningerne bør navnlig omfatte registreringsnumrene på de køretøjer, virksomhederne råder over, hvor mange ansatte de har, deres risikoklassificering og deres grundlæggende finansielle oplysninger for at muliggøre en bedre national og grænseoverskridende håndhævelse af bestemmelserne

i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009. Bestemmelserne om de nationale elektroniske registre bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

- (12) Definitionen af den alvorligste overtrædelse for så vidt angår overskridelse af den daglige køretid som fastsat i bilag IV til forordning (EF) nr. 1071/2009 stemmer ikke overens med den relevante bestemmelse i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006<sup>20</sup>. Denne uoverensstemmelse fører til usikkerhed og forskelle i praksis blandt de nationale myndigheder og deraf følgende problemer i forbindelse med håndhævelsen af de pågældende regler. Definitionen bør derfor tydeliggøres, så der sikres overensstemmelse mellem de to forordninger.
- (13) Bestemmelserne om national godskørsel, der udføres midlertidigt af transportvirksomheder i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, ("cabotagekørsel") bør være klare, enkle og lette at håndhæve, samtidig med at den grad af liberalisering, der hidtil er opnået, generelt bevares.
- (14) Til dette formål og for at lette kontrollen og fjerne enhver usikkerhed bør begrænsningen i antallet af cabotagekørsler i tilslutning til en international transport afskaffes, mens antallet af dage, hvor der må udføres cabotagekørsel, bør reduceres.
- (15) Det bør præciseres, hvilke midler udøvere af vejtransporterhvervet kan benytte til at dokumentere overensstemmelse med reglerne for cabotagekørsel. Brug og overførsel af elektroniske transportoplysninger bør anerkendes som et sådant middel, som bør forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation og de kompetente myndigheders behandling heraf. Formatet, der anvendes til dette formål, bør garantere oplysningernes pålidelighed og ægthed. På baggrund af den stigende anvendelse af effektiv elektronisk udveksling af information inden for transport og logistik er det vigtigt at sikre sammenhæng i de lovgivningsmæssige rammer og bestemmelser vedrørende forenkling af de administrative procedurer.
- (16) Bestemmelserne om international transport er rettet til transportvirksomhederne, der således må bære følgerne af eventuelle overtrædelser af reglerne. For at undgå misbrug blandt virksomheder, der køber transporttjenester af udøvere af godskørselserhvervet, bør medlemsstaterne fastsætte sanktioner over for afsendere og speditører, der bevidst afgiver ordre på transporttjenester, som indebærer overtrædelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009.
- (17) For så vidt som denne forordning indfører en grad af harmonisering på visse områder, der ikke hidtil har været harmoniseret ved EU-retten, navnlig med hensyn til transport med lette erhvervskøretøjer og håndhævelsespraksis, kan dens målsætninger, nemlig en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene samt forbedring af håndhævelsen, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af karakteren af de mål, der forfølges, og vejtransportens grænseoverskridende karakter bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilsigtede mål.
- (18) For at tage højde for markedsudviklingen og den tekniske udvikling bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i

---

<sup>20</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændring af bilag I, II og III til forordning (EF) nr. 1071/2009 med henblik på at supplere forordningen ved at opstille en liste over, hvilke kategorier, hvilke typer og hvilken grovhed af alvorlig overtrædelse der ud over overtrædelserne i bilag IV til forordning (EF) nr. 1071/2009 kan indebære manglende opfyldelse af vandelskravet, samt for så vidt angår ændring af bilag I, II og III til forordning (EF) nr. 1072/2009. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016<sup>21</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

(19) Forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### *Artikel 1*

I forordning (EF) nr. 1071/2009 foretages følgende ændringer:

(1) Artikel 1 ændres således:

(a) Stk. 4 ændres således:

i) Litra a) udgår.

ii) Litra b) affattes således:

"b) der udelukkende udøver ikkeerhvervsmæssig buskørsel, eller hvis hovedaktivitet ikke er buskørsel.

Al transport ad vej, for hvilken der ikke modtages nogen aflønning, og som ikke skaber nogen indtægt, f.eks. personbefordring med velgørende eller rent private formål, betragtes som ikkeerhvervsmæssig transport."

(b) Følgende stk. 6 tilføjes:

"6. Artikel 3, stk. 1, litra b) og d), og artikel 4, 6, 8, 9, 14, 19 og 21 finder ikke anvendelse på virksomheder, der udøver godskørselserhvervet udelukkende med motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton eller med vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton.

Medlemsstaterne kan dog:

(a) pålægge disse virksomheder at anvende nogle af eller alle de bestemmelser, der er nævnt i første afsnit

(b) sænke den grænse, der er nævnt i første afsnit, for alle eller visse vejtransportkategorier."

(2) Artikel 3, stk. 2, udgår.

(3) Artikel 5 ændres således:

---

<sup>21</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (a) Litra a) affattes således:
- "a) råde over lokaler, hvor virksomhedens centrale dokumenter opbevares, navnlig alle kommercielle kontrakter, regnskaber, dokumenter vedrørende personaleforvaltning, ansættelseskontrakter, dokumenter med oplysninger om køre- og hviletid samt andre dokumenter, som den kompetente myndighed skal have adgang til for at kunne kontrollere, om kravene i denne forordning er opfyldt."
- (b) Litra c) affattes således:
- "c) effektivt og vedvarende udføre sine administrative og kommercielle aktiviteter med passende administrativt udstyr og faciliteter i lokaler beliggende i denne medlemsstat".
- (c) Følgende litra d) tilføjes:
- "d) forvalte de transportaktiviteter, der udføres med de køretøjer, der henvises til i litra b), med passende teknisk udstyr, der befinder sig i denne medlemsstat".
- (d) Følgende litra e) tilføjes:
- "e) besidde aktiver og beskæftige personale, der står i et rimeligt forhold til virksomhedens aktiviteter."
- (4) Artikel 6 ændres således:
- (a) Stk. 1 ændres således:
- i) Andet afsnit affattes således:
- "Ved afgørelsen af, om en virksomhed opfylder vandelskravet, tager medlemsstaterne hensyn til virksomhedens, dens transportlederes, administrerende direktørers, komplementarers (i tilfælde af kommanditselskaber), andre juridiske repræsentanters og andre relevante personers adfærd efter medlemsstatens nærmere bestemmelse. Enhver henvisning i denne artikel til straffe, sanktioner eller overtrædelser i forbindelse med en virksomhed omfatter straffe, sanktioner eller overtrædelser, som gør sig gældende for selve virksomheden, dens transportledere, administrerende direktører, komplementarer (i tilfælde af kommanditselskaber), andre juridiske repræsentanter eller andre relevante personer efter medlemsstatens nærmere bestemmelse."
- ii) I tredje afsnit, litra a), tilføjes følgende nr. vii):
- "vii) skattelovgivning."
- iii) I tredje afsnit, litra b), tilføjes følgende nr. xi) og xii):
- "xi) udstationering af arbejdstagere
- xii) lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser."
- (b) Stk. 2 affattes således:
- "2. I forbindelse med stk. 1, tredje afsnit, litra b), gælder det, at hvis en transportleder eller en transportvirksomhed er blevet idømt en straf eller pålagt en sanktion i en eller flere medlemsstater for en af de alvorligste overtrædelser af de fællesskabsretlige regler, som fastsat i bilag IV, gennemfører og afslutter den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret,



en korrekt og rettidigt udført administrativ procedure, som, hvor det er relevant, omfatter et kontrolbesøg i den pågældende virksomheds lokaler.

Under den administrative procedure har transportlederen eller, alt efter omstændighederne, andre juridiske repræsentanter for transportvirksomheden, ret til at fremføre deres argumenter og forklaringer.

Den kompetente myndighed vurderer under den administrative procedure, hvorvidt særlige omstændigheder indebærer, at en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet vil udgøre en uforholdsmæssig reaktion i det enkelte tilfælde. I forbindelse med denne vurdering tager den kompetente myndighed hensyn til antallet af alvorlige overtrædelser af nationale regler og de fællesskabsretlige regler, jf. stk. 1, tredje afsnit, samt antallet af de alvorligste overtrædelser af de fællesskabsretlige regler, som fastsat i bilag IV, for hvilke transportlederen eller transportvirksomheden er blevet idømt straf eller pålagt sanktioner. Konklusionen skal være behørigt begrundet.

Hvis den kompetente myndighed anser en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet for uforholdsmæssig, træffer den afgørelse om, at den berørte virksomhed fortsat opfylder vandelskravet. Begrundelsen for en sådan afgørelse skal fremgå af det nationale register. Antallet af sådanne afgørelser anføres i den rapport, der er omhandlet i artikel 26, stk. 1.

Hvis den kompetente myndighed ikke anser en konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet for uforholdsmæssig, indebærer straffen eller sanktionen, at vandelskravet ikke er opfyldt."

(c) Følgende indsættes som stk. 2a:

"2a. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 for at opstille en liste over, hvilke kategorier, hvilke typer og hvilken grovhed af alvorlig overtrædelse af de fællesskabsretlige regler, jf. stk. 1, tredje afsnit, litra b), der ud over overtrædelserne i bilag IV kan indebære, at vandelskravet ikke er opfyldt. Medlemsstaterne tager hensyn til oplysninger om sådanne overtrædelser, herunder oplysninger fra andre medlemsstater, når de fastsætter prioriteter for kontrol efter artikel 12, stk. 1.

Kommissionen skal med henblik herpå:

- a) fastlægge hvilke kategorier og typer af overtrædelser, der er de hyppigst forekommende
- b) definere grovheden af overtrædelserne i forhold til risikoen for, at de medfører alvorlig livsfare eller fare for alvorlig tilskadekomst, og for at de forvrider konkurrencen på markedet for vejtransport, herunder ved at underminere arbejdsvilkårene for arbejdstagerne
- c) fastsætte en overtrædelseshyppighed, hvorefter gentagne overtrædelser anses for alvorligere, under hensyntagen til antallet af førere, der benyttes i de transportaktiviteter, som ledes af transportlederen."

(5) Artikel 7 ændres således:

(a) Stk. 1, første afsnit, affattes således:

"For at opfylde kravet i artikel 3, stk. 1, litra c), skal en virksomhed på permanent basis kunne opfylde sine økonomiske forpligtelser i løbet af

regnskabsåret. Virksomheden skal på grundlag af årsregnskaber, der er attesteret af en revisor eller anden autoriseret person, godtgøre, at den årligt råder over en egenkapital af en værdi på mindst 9 000 EUR, når den kun benytter et enkelt køretøj, og mindst 5 000 EUR for hvert derudover benyttet køretøj. Virksomheder, der udøver godskørsels erhvervet udelukkende med motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton eller med vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, skal på grundlag af årsregnskaber, der er attesteret af en revisor eller anden autoriseret person, godtgøre, at de årligt råder over en egenkapital på mindst 1 800 EUR, når de kun benytter et enkelt køretøj, og mindst 900 EUR for hvert derudover benyttet køretøj."

(b) Stk. 2 affattes således:

"2. Uanset stk. 1 accepterer den kompetente myndighed, at en virksomhed i mangel af attesterede årsregnskaber dokumenterer sit økonomiske grundlag ved hjælp af en erklæring, f.eks. en bankgaranti, et dokument udstedt af et pengeinstitut om adgang til kredit i virksomhedens navn eller et andet bindende dokument, der beviser, at virksomheden råder over de beløb, der er fastsat i stk. 1, første afsnit."

(6) Artikel 8, stk. 9, affattes således:

"9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende ændring af bilag I, II og III for at tilpasse dem til markedsudviklingen og den tekniske udvikling."

(7) Artikel 11, stk. 4, tredje afsnit, udgår.

(8) Artikel 12, stk. 2, andet afsnit, udgår.

(9) Artikel 13, stk. 1, litra c), affattes således:

"c) højst seks måneder, hvis kravet vedrørende det økonomiske grundlag ikke er opfyldt, med henblik på at godtgøre, at dette krav på ny er varigt opfyldt."

(10) I artikel 14, stk. 1, tilføjes som andet afsnit:

"Den kompetente myndighed rehabiliterer ikke transportlederen tidligere end et år fra datoen for konstatering af manglende opfyldelse af vandelskravet."

(11) Artikel 16 ændres således:

(a) Stk. 2 ændres således:

i) Følgende litra g), h), i) og j) tilføjes:

"g) registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomheden råder over, jf. artikel 5, litra b)

h) antal ansatte i virksomheden

i) de samlede aktiver og forpligtelser og den samlede egenkapital og omsætning i de sidste to år

j) risikoklassificeringen af virksomheden i henhold til artikel 9 i direktiv 2006/22/EF."

ii) Andet, tredje og fjerde afsnit affattes således:

"Medlemsstaterne kan vælge at opbevare de i første afsnit, litra e) - j) omhandlede data i separate registre. I så tilfælde skal de relevante data stilles til

rådighed efter anmodning, eller den pågældende medlemsstats kompetente myndigheder skal have direkte adgang til dem. De ønskede data fremsendes inden fem arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen. De i første afsnit, litra a) - d), nævnte data gøres offentligt tilgængelige i overensstemmelse med de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

Andre myndigheder end de kompetente myndigheder skal i alle tilfælde kun have adgang til de data, der er omhandlet i første afsnit, litra e) - j), hvis de har kontrol- og sanktionsbeføjelser inden for vejtransport, og deres ansatte er edsvorne eller på anden måde formelt har tavshedspligt."

(b) Stk. 4 affattes således:

"4. Medlemsstaterne tager alle nødvendige skridt til at sikre, at alle data i det nationale elektroniske register holdes ajour og er korrekte."

(c) Stk. 7 udgår.

(12) Artikel 18 affattes således:

### *"Artikel 18*

#### **Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne**

1. Medlemsstaterne udpeger et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger om anvendelsen af denne forordning med de andre medlemsstater. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om navn og adresse på deres nationale kontaktpunkt senest den 31. december 2018. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen eventuelle ændringer vedrørende deres kontaktpunkter.

2. Medlemsstaterne indfører underretninger om alvorlige overtrædelser, der har ført til domfældelse eller sanktioner i en anden medlemsstat i løbet af de seneste to år, i deres nationale elektroniske registre.

3. Medlemsstaterne besvarer anmodninger om oplysninger fra de kompetente myndigheder i andre medlemsstater og udfører om nødvendigt kontrol, inspektioner og undersøgelser af overholdelsen af de krav, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, litra a), blandt udøvere af vejtransporterhvervet, der er etableret på deres område. Anmodninger om oplysninger fra medlemsstaternes kompetente myndigheder skal begrundes. Med henblik herpå skal de omfatte troværdige oplysninger om mulige overtrædelser af artikel 3, stk. 1, litra a).

4. Hvis en medlemsstat, der modtager en anmodning om oplysninger, finder, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, underretter den den anmodende medlemsstat herom inden for 10 arbejdsdage. Den anmodende medlemsstat begrundet derefter anmodningen yderligere. Hvis dette ikke er muligt, kan anmodningen afvises af medlemsstaten.

5. Hvis det er svært eller umuligt for en medlemsstat at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, underretter den pågældende medlemsstat den anmodende medlemsstat herom inden for 10 arbejdsdage. De berørte medlemsstater drøfter sagen med hinanden med henblik på at finde en løsning på eventuelle problemer.

6. Som svar på anmodninger i henhold til stk. 3 fremlægger medlemsstaterne de ønskede oplysninger og udfører den nødvendige kontrol og de nødvendige inspektioner og undersøgelser inden for en frist på femogtyve arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen, medmindre de har underrettet den anmodende medlemsstat om, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, eller at det er svært eller umuligt at imødekomme den, jf. stk. 4 og 5.

7. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, de har fået tilsendt i henhold til denne artikel, kun anvendes i forbindelse med den eller de sager, der ligger til grund for anmodningen.

8. Gensidigt administrativt samarbejde og gensidig bistand ydes vederlagsfrit.

9. En anmodning om oplysninger udelukker ikke de kompetente myndigheder fra i overensstemmelse med den relevante nationale lovgivning og EU-lovgivning at træffe foranstaltninger til at undersøge og forebygge påståede overtrædelser af denne forordning."

(13) Artikel 24 udgår.

(14) Følgende indsættes som artikel 24a:

*"Artikel 24a*

#### **Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6, stk. 2, og artikel 8, stk. 9, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for denne (ændrings)forordnings ikrafttræden].

3. Den i artikel 6, stk. 2, og artikel 8, stk. 9, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller af Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016\*.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 6, stk. 2, og artikel 8, stk. 9, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

---

\* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1."

(15) Artikel 25, stk. 3, udgår.

(16) I artikel 26 tilføjes følgende stk. 3, 4 og 5:

"3. Hvert år udarbejder medlemsstaterne en rapport om brugen af motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton eller vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton i deres område og sender den til Kommissionen senest den 30. juni i året efter udgangen af rapporteringsperioden. Denne rapport skal indeholde:

a) antallet af tilladelser, der er udstedt til virksomheder, der udøver godskørsels erhvervet udelukkende med motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton eller med vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton

b) antallet af køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, som registreres i medlemsstaten hvert kalenderår

c) det samlede antal køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, som er registreret i medlemsstaten pr. 31. december hvert år

d) den anslåede andel, som motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton og vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton tegner sig for af den samlede vejtransport udført af samtlige køretøjer, der er registreret i medlemsstaten, opdelt på national kørsel, international kørsel og cabotagekørsel.

4. På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen indsamler i henhold til stk. 3, samt yderligere dokumentation forelægger Kommissionen senest den 31. december 2024 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen i det samlede antal motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton og vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton, som udfører national og international vejtransport. På grundlag af denne rapport vurderer Kommissionen, om det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger.

5. Hvert år aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen om de anmodninger, de har fremsat i henhold til artikel 18, stk. 3 og 4, om de svar, de har modtaget fra andre medlemsstater, og om de foranstaltninger, de har truffet på grundlag af de modtagne oplysninger. "

(17) Bilag IV, punkt 1, litra b), affattes således:

"b) overskridelse i den daglige arbejdstid af den maksimalt tilladte køretid med 50 % eller derover."

## *Artikel 2*

I forordning (EF) nr. 1072/2009 foretages følgende ændringer:

(1) I artikel 1, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

"Transport af tomme containere og paller betragtes som godskørsel for fremmed regning, når transporten er omfattet af en transportkontrakt."

(2) Artikel 2 ændres således:

(a) Nr. 6) affattes således:

"6. "cabotagekørsel": national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat, og som omfatter transport fra afhentningen af varerne på et eller flere læsesteder indtil leveringen på et eller flere leveringssteder som anført i fragtbrevet."

(3) Artikel 4 ændres således:

(a) Stk. 2, tredje afsnit, affattes således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14b vedrørende ændring af denne forordning for at tilpasse den maksimale gyldighedsperiode for fællesskabstilladelsen til markedsudviklingen."

(b) Stk. 4, andet afsnit, affattes således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14b vedrørende ændring af bilag I og II for at tilpasse dem til den tekniske udvikling."

(4) Artikel 5, stk. 4, affattes således:

"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14b vedrørende ændring af bilag III for at tilpasse det til den tekniske udvikling."

(5) Artikel 8 ændres således:

(a) Stk. 2 affattes således:

"2. Når de varer, der er blevet transporteret ved en indgående international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til en værtsmedlemsstat, er leveret, kan transportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, udføre cabotagekørsel i værtsmedlemsstaten med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel skal finde sted inden for [5] dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport."

(b) Stk. 3, første afsnit, affattes således:

"National godskørsel, der udføres i værtsmedlemsstaten af en ikkehjemmehørende transportvirksomhed, anses kun for at være i overensstemmelse med denne forordning, hvis transportvirksomheden kan forelægge klar dokumentation for den forudgående internationale transport."

(c) Følgende indsættes som stk. 4a:

"4a. Den dokumentation, der henvises til i stk. 3, skal forelægges for eller fremsendes til kontrolpersonalet i værtsmedlemsstaten på anmodning og i løbet af vejkontrollen. Dokumentationen kan forelægges eller fremsendes elektronisk i et reviderbart struktureret format, der kan anvendes direkte til elektronisk lagring og behandling, f.eks. eCMR\*. Under vejkontrollen må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan fremsende den nødvendige dokumentation, jf. stk. 3.

---

\* Elektronisk fragtbrev i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej."

(6) Artikel 10, stk. 3, første afsnit, affattes således:

"Kommissionen undersøger situationen på grundlag af bl.a. de relevante oplysninger og træffer efter høring af det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 165/2014\*\*, inden for en frist på en måned efter modtagelsen af medlemsstatens anmodning afgørelse om, hvorvidt der er grundlag for at træffe beskyttelsesforanstaltninger, og vedtager dem i bekræftende fald.

---

\*\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1)."

(7) Følgende indsættes som artikel 10a:

#### *"Artikel 10a*

#### **Kontrolforanstaltninger**

1. Hver medlemsstat tilrettelægger kontrolforanstaltninger på en sådan måde, at der fra den 1. januar 2020 i hvert kalenderår foretages kontrol af mindst 2 % af alle cabotagekørsler udført på deres område. Andelen af cabotagekørsler, der kontrolleres, øges til mindst 3 % fra den 1. januar 2022. Grundlaget for beregningen af denne andel er den samlede cabotagekørsel i den pågældende medlemsstat målt i tonkilometer i år t-2, som oplyst af Eurostat.

2. Medlemsstaterne målretter kontrollen mod virksomheder, der er klassificeret i en højere risikoklasse for så vidt angår overtrædelse af de bestemmelser i dette kapitel, der gælder for dem. Med henblik herpå behandler medlemsstaterne inden for det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF\*\*\* og udvidet i henhold til artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009\*\*\*\*, risikoen for sådanne overtrædelser som en selvstændig risiko.

3. Medlemsstaterne gennemfører mindst tre gange om året samordnet vejkontrol af cabotagekørsel. Denne kontrol gennemføres samtidigt i to eller flere medlemsstater af de nationale myndigheder med ansvar for håndhævelsen af reglerne for vejtransport, som hver især udfører kontrollen på deres egen medlemsstats område. De nationale kontaktpunkter, der er udpeget i henhold til artikel 18, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009\*\*\*\*, udveksler oplysninger om antallet og arten af de konstaterede overtrædelser, efter at den samordnede vejkontrol har fundet sted.

---

\*\*\* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

\*\*\*\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51)."

- (8) Følgende indsættes som artikel 14a og 14b:

*"Artikel 14a*

**Ansvar**

Medlemsstaterne indfører sanktioner over for afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører for manglende overholdelse af kapitel II og III, når disse bevidst afgiver ordre på transporttjenesteydelser, som indebærer overtrædelser af denne forordning.

*Artikel 14b*

**Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 2 og 4, og artikel 5, stk. 4, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for denne (ændrings)forordnings ikrafttræden].
3. Den i artikel 4, stk. 2 og 4, og artikel 5, stk. 4, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016\*\*\*\*\*.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 2 og 4, og artikel 5, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

---

\*\*\*\*\* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1".

- (9) Artikel 15 udgår.



(10) Artikel 17 affattes således:

*"Artikel 17*

**Rapportering**

1. Senest den 31. januar hvert år underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af transportvirksomheder, der var indehavere af en fællesskabstilladelse pr. 31. december det foregående år, og om antallet af bekræftede kopier, der svarer til antallet af køretøjer, som var i brug på det pågældende tidspunkt.
2. Senest den 31. januar hvert år underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af førerattester, der er udstedt i det foregående kalenderår, samt om det samlede antal førerattester, der var i brug pr. 31. december det foregående kalenderår.
3. Senest den 31. januar hvert år underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af kontroller af overholdelsen af cabotagereglerne, der er foretaget i henhold til artikel 10a i det foregående kalenderår. Oplysningerne skal omfatte antallet af kontrollerede køretøjer og antallet af kontrollerede tonkilometer."

*Artikel 3*

**Revision**

Kommissionen evaluerer gennemførelsen af denne forordning, navnlig virkningen af ændringen af artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009, senest [tre år efter nærværende forordnings ikrafttræden] og aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af nærværende forordning. Kommissionens rapport ledsages om nødvendigt af et lovgivningsforslag.

Efter den i stk. 1 nævnte rapportering evaluerer Kommissionen regelmæssigt denne forordning og forelægger resultaterne af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet.

Om nødvendigt ledsages de rapporter, der er omhandlet i stk. 1 og 2, af relevante forslag.

*Artikel 4*

**Ikrafttræden**

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

Den anvendes fra den [xx].

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*