

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2022/694****2023/EES/20/38****frá 2. maí 2022****um breytingu á reglugerð (ESB) 2016/403 að því er varðar ný, alvarleg brot á reglum Sambandsins sem geta leitt til þess að óflekkað mannorð flutningsaðila á vegum skaðast (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/26/EB ⁽¹⁾, einkum 2. mgr. a í 6. gr.,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Reglugerð (EB) nr. 1071/2009 hefur verið breytt með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1055 ⁽²⁾ þar sem nýjum, alvarlegum brotum að því er varðar lög sem gilda um samningsskyldur, gestaflutninga og útsendingu starfsmanna á sviði flutninga á vegum var bætt við á skrá yfir brot sem geta leitt til þess að óflekkað mannorð, sem sett er fram í b-lið 1. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009, skaðast.
- 2) Með reglugerð (ESB) 2020/1055 voru einnig innleiddar viðbótarviðmiðanir sem framkvæmdastjórnin á að taka tillit til við skilgreiningu á alvarleika alvarlegra brota með því að bæta við vísun í hættu á að samkeppni raskist á flutningsmarkaði á vegum.
- 3) Reglugerð (ESB) 2020/1055 breytti einnig reglugerð (EB) nr. 1071/2009 til að kveða á um að þegar framkvæmdastjórnin ákvarðar tíðni brota þar sem endurtekin brot teljast alvarlegri en ella ætti hún að taka tillit til fjölda þeirra ökutækja sem eru notuð í flutningastarfsemi en ekki fjölda ökumanna.
- 4) Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 ⁽³⁾ voru innleidd ný ákvæði að því er varðar brot sem hafa í för með sér hættu á alvarlegu líkamstjóni, dauðsföllum eða röskun á samkeppni á markaðnum fyrir flutninga á vegum. Bæta ætti þeim brotum í skrána yfir alvarleg brot á reglum Sambandsins, sem um getur í b-lið þriðju undirgreinar 1. mgr. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009, sem gætu haft áhrif á óflekkað mannorð flutningafyrirtækis eða flutningastjóra á vegum.
- 5) Því ætti að breyta reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/403 ⁽⁴⁾ svo hún taki til nýrra brota og nýrra viðmiðana til að skilgreina alvarleikastig og tíðni þeirra brota.
- 6) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar um flutninga á vegum.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 129, 3.5.2022, bls. 22. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 25/2023 frá 3. febrúar 2023 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51.

⁽²⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1055 frá 15. júlí 2020 um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 1071/2009, (EB) nr. 1072/2009 og (ESB) nr. 1024/2012 að því er varðar að aðlaga þær að þróun sem orðið hefur á sviði flutninga á vegum (Stjtið. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 17).

⁽³⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 frá 15. júlí 2020 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 að því er varðar lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksakstur tíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og reglugerð (ESB) nr. 165/2014 að því er varðar staðarákvörðun með aðstoð ökurita (Stjtið. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 1).

⁽⁴⁾ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/403 frá 18. mars 2016 um viðbætur við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 að því er varðar flokkun alvarlegra brota á reglum Sambandsins, sem geta leitt til þess að óflekkað mannorð flutningsaðila á vegum skaðast, og um breytingu á III. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB (Stjtið. ESB L 74, 19.3.2016, bls. 8).

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (ESB) 2016/403 er breytt sem hér segir:

- 1) Ákvæðum I. viðauka er breytt í samræmi við I. viðauka við þessa reglugerð.
- 2) Í stað II. viðauka kemur texti II. viðauka við þessa reglugerð.

2. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 2. maí 2022.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Ursula VON DER LEYEN

forseti.

I. VIÐAUKI

Ákvæðum I. viðauka við reglugerð (ESB) 2016/403 er breytt sem hér segir:

1) Í stað inngangsmálgreinanna og 1. þáttar kemur eftirfarandi:

„Flokkun alvarlegra brota

(sem um getur í 1. gr.)

Í eftirfarandi töflum er að finna flokka og tegundir alvarlegra brota á reglum Sambandsins á sviði vöruflutninga á vegum, skipt upp í þrjá alvarleikaflokka miðað við þá hættu á dauðsföllum eða alvarlegu líkamstjóni sem þau gætu haft í för með sér og/eða röskun á samkeppni á markaðinum fyrir flutninga á vegum.

1. Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 (*) (aksturs- og hvíldartími)

Nr.	LAGAGRUN DVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG (1)			
			AAB	MAB	AB	
Áhöfn						
1.	1. mgr. 5. gr.	Lágmarksaldur umsjónarmanna (e. <i>conductors</i>) ekki virtur			X	
Aksturstími						
2.	1. mgr. 6. gr.	Farið yfir daglegan 9 klst. aksturstíma ef framlenging í 10 klst. er ekki leyfð	10 klst. ≤ ... < 11 klst.			X
3.			11 klst. ≤ ...		X	
4.		Farið yfir daglegan 9 klst. aksturtíma sem nemur 50% eða meira	13 klst. og 30 mín. ≤ ...	X		
5.		Farið yfir framlengdan daglegan 10 klst. aksturstíma ef framlenging er leyfð	11 klst. ≤ ... < 12 klst.			X
6.			12 klst. ≤ ...		X	
7.			Farið yfir daglegan 10 klst. aksturtíma sem nemur 50% eða meira	15 klst. ≤ ...	X	
8.		2. mgr. 6. gr.	Farið yfir vikulegan aksturstíma	60 klst. ≤ ... < 65 klst.		
9.	65 klst. ≤ ... < 70 klst.				X	
10.	Farið yfir vikulegan aksturtíma sem nemur 25% eða meira		70 klst. ≤ ...	X		
11.	3. mgr. 6. gr.	Farið yfir hámarksheildaraksturstíma á tveimur samfelldum vikum	100 klst. ≤ ... < 105 klst.			X
12.			105 klst. ≤ ... < 112 klst. og 30 mín.		X	
13.		Farið yfir hámarksheildaraksturstíma á tveimur samfelldum vikum sem nemur 25% eða meira	112 klst. og 30 mín. ≤ ...	X		
Hlé						
14.	7. gr.	Farið yfir 4,5 klst. óslitinn aksturstíma áður en hlé er tekið	5 klst. ≤ ... < 6 klst.			X
15.			6 klst. ≤ ...		X	

Hvíldartími						
16.	2. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi daglegur hvíldartími, styttri en 11 klst., ef stytur daglegur hvíldartími er ekki leyfður	8 klst. og 30 mín. ≤ ... < 10 klst.			X
17.			... < 8 klst. og 30 mín.		X	
18.		Ófullnægjandi stytur daglegur hvíldartími, styttri en 9 klst., ef stytur hvíldartími er leyfður	7 klst. ≤ ... < 8 klst.			X
19.			... < 7 klst.		X	
20.		Ófullnægjandi skiptur daglegur hvíldartími, styttri en 3 klst. + 9 klst.	3 klst. + [7 klst. ≤ ... < 8 klst.]			X
21.			3 klst. + [... < 7 klst.]		X	
22.	5. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi daglegur hvíldartími, styttri en 9 klst., vegna fjölmönnunar	7 klst. ≤ ... < 8 klst.			X
23.			... < 7 klst.		X	
24.	6. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi stytur vikulegur hvíldartími, styttri en 24 klst.	20 klst. ≤ ... < 22 klst.			X
25.			... < 20 klst.		X	
26.		Ófullnægjandi vikulegur hvíldartími, styttri en 45 klst., ef stytur vikulegur hvíldartími er ekki leyfður	36 klst. ≤ ... < 42 klst.			X
27.			... < 36 klst.		X	
28.	6. mgr. 8. gr.	Farið yfir sex samfelld 24 klst. tímabil frá síðasta vikulega hvíldartíma	3 klst. ≤ ... < 12 klst.			X
29.			12 klst. ≤ ...		X	
30.	6. mgr. b í 8. gr.	Enginn uppbótarhvíldartími fyrir tvo stytta vikulega hvíldartíma í röð			X	
31.	8. mgr. 8. gr.	Reglubundinn vikulegur hvíldartími eða annar vikulegur hvíldartími sem er lengri en 45 klst. og tekinn út í ökutæki			X	
32.	8. mgr. 8. gr.	Vinnuveitandinn stendur ekki straum af gistikostnaði utan ökutækisins				X
Undanþága frá 12 daga reglunni						
33.	6. mgr. a í 8. gr.	Farið yfir tólf samfelld 24 klst. tímabil frá síðasta reglubundna, vikulega hvíldartíma	3 klst. ≤ ... < 12 klst.			X
34.			12 klst. ≤ ...		X	
35.	ii. liður b-liðar 6. mgr. a í 8. gr.	Vikulegur hvíldartími tekinn eftir tólf samfelld 24 klst. tímabil	65 klst. < ... ≤ 67 klst.			X
36.			... ≤ 65 klst.		X	
37.	d-liður 6. mgr. a í 8. gr.	Aksturstími á bilinu 22.00 og 06.00 í meira en þrjár klukkustundir fyrir hlé, ef ökutækið er ekki fjölmannað	3 klst. < ... < 4,5 klst.			X
38.			4,5 klst. ≤ ...		X	
Vinnuskipulag						
39.	8. mgr. a í 8. gr.	Flutningafyrirtæki skipuleggur ekki vinnu ökumanna þannig að þeim sé kleift að komast aftur að bækistöð vinnuveitandans eða aftur að búsetustað sínum			X	

40.	1. mgr. 10. gr.	Tengsl á milli launa/greiðslna og vegalengdar sem farin er, hraða afhendingar og/eða magns fluttrar vöru		X	
41.	2. mgr. 10. gr.	Ekkert eða óviðunandi skipulag á vinnu ökumanns, engar eða ófullnægjandi leiðbeiningar veittar ökumanni sem gera honum kleift að fara að lögum		X	

(¹) AAB = allra alvarlegustu brotin/MAB = mjög alvarleg brot/AB = alvarleg brot

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálaggjafarinnar er varða flutninga á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 3821/85 og (EB) nr. 2135/98 og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 (Stjtið. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 1).“

2) Í stað 2. þáttar kemur eftirfarandi:

„2. **Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 (*) (ökuriti)**

Nr.	LAGAGRUNDV ÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Uppsetning ökurita					
1.	Ákvæði 1., 4. og 4. mgr. a í 3. gr. og 22. gr.	Enginn gerðarviðurkenndur ökuriti hefur verið uppsettur og notaður	X		
Notkun ökurita, ökumannskorta eða ökuritaskífa					
2.	1. mgr. 23. gr.	Notkun ökurita sem hefur ekki farið í gegnum skoðun á viðurkenndu verkstæði		X	
3.	27. gr.	Ökumaður hefur og/eða notar fleiri en eitt ökumannskort		X	
4.		Akstur með ökumannskort sem hefur verið falsað (telst vera akstur án ökumannskorts)	X		
5.		Akstur með ökumannskort þar sem ökumaður er ekki handhafi þess (telst vera akstur án ökumannskorts)	X		
6.		Akstur með ökumannskort sem hefur fengist á grunni rangra upplýsinga og/eða breytifalsaðra skilríkja (telst vera akstur án ökumannskorts)	X		
7.	1. mgr. 32. gr.	Ökuriti starfar ekki rétt (t.d.: ökuriti hefur ekki verið skoðaður á tilhlýðilegan hátt, kvarðaður og inn-siglaður)		X	
8.	1. mgr. 32. gr. og 1. mgr. 33. gr.	Ökuriti er notaður rangt (t.d.: viljandi, vísvitandi eða þvinguð misnotkun, skortur á leiðbeiningum um rétta notkun o.s.frv.)		X	
9.	3. mgr. 32. gr.	Notaður er sviksamlegur búnaður sem getur breytt færslum ökuritans og/eða slíkan búnað er að finna í ökutækinu	X		

10.		Fölsun, leynd yfir, fjarlæging eða eyðing gagna sem skráð eru á ökuritaskífu eða sem eru vistuð og hefur verið halað niður af ökurita og/eða ökumannskorti	X		
11.	2. mgr. 33. gr.	Fyrirtæki geymir ekki ökuritaskífur, útprent og niðurhöluð gögn		X	
12.		Skráð og vistuð gögn eru ekki tiltæk í a.m.k. eitt ár		X	
13.	1. mgr. 34. gr.	Röng notkun á ökuritaskífum/ökumannskortum		X	
14.		Ökuritaskífum eða ökumannskortum er skipt út án heimildar sem hefur áhrif á skráningu viðeigandi gagna		X	
15.	1. mgr. a í 34. gr.	Ökuritaskífa eða ökumannskort er notað fyrir lengra tímabil en ætlað var og gögn tapast		X	
16.	2. mgr. 34. gr.	Notaðar eru óhreinar eða skemmdar ökuritaskífur eða ökumannskort og gögn eru ekki læsileg		X	
17.	3. mgr. 34. gr.	Handvirk færsla er ekki notuð þegar þess er krafist		X	
18.	4. mgr. 34. gr.	Ekki er notuð rétt ökuritaskífa eða ökumannskort er ekki sett á réttan hátt í raufina (fjölmönnun)			X
19.	5. mgr. 34. gr.	Röng notkun á rofabúnaði		X	

Framvísun upplýsinga

20.	v. liður b-liðar 5. mgr. 34. gr.	Röng notkun merkisins „ferja/lest“ eða það ekki notað			X
21.	6. mgr. 34. gr.	Tilskildar upplýsingar sem ekki eru færðar inn á ökuritaskífu		X	
22.	7. mgr. 34. gr.	Skráningar sýna ekki táknin fyrir löndin þegar ökumaður fór yfir landamæri þeirra á daglegum vinnutíma sínum			X
23.	7. mgr. 34. gr.	Skráningar sýna ekki táknin fyrir löndin þar sem daglegur vinnutími ökumanns hófst og þar sem honum lauk			X
24.	36. gr.	Neitar að gangast undir eftirlit		X	
25.	36. gr.	Ófær um að framvísa handvirkum skráningum og útprentum fyrir yfirstandandi dag og næstliðna 28 daga (til og með 30. desember 2024) Ófær um að framvísa handvirkum skráningum og útprentum fyrir yfirstandandi dag og næstliðna 56 daga (frá og með 31. desember 2024)		X	
26.	36. gr.	Ófær um að framvísa ökumannskorti, ef ökumaður er handhafi slíks kortis		X	

Bilun búnaðar					
27.	1. mgr. 37. gr. og 1. mgr. 22. gr.	Viðgerð ökurita ekki framkvæmd hjá viðurkenndri ísetningarstofu eða á viðurkenndu verkstæði		X	
28.	2. mgr. 37. gr.	Ökumaður færir ekki inn allar tilskildar upplýsingar fyrir mismunandi tímabil sem eru ekki skráðar meðan ökuriti er óstarfhæfur eða bilaður		X	

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtið. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).“

3) Í stað 6. þáttar kemur eftirfarandi:

„6. **Flokkar fyrir brot á tilskipun ráðsins 92/6/EBE (*) (hraðatakörkunarbúnaður)**

Nr.	LAGAGRUNDV ÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
1.	2. og 3. gr.	Hraðatakörkunarbúnaði hefur ekki verið komið fyrir	X		
2.	5. gr.	Hraðatakörkunarbúnaður uppfyllir ekki gildandi tæknilegar kröfur		X	
3.	5. gr.	Hraðatakörkunarbúnaði hefur ekki verið komið fyrir af viðurkenndu verkstæði			X
4.		Notkun sviksamlegs búnaðar sem getur falsað gögn frá hraðatakörkunarbúnaði og/eða hann er fyrir hendi eða notkun sviksamlegs hraðatakörkunarbúnaðar og/eða hann er fyrir hendi	X		

(*) Tilskipun ráðsins 92/6/EBE frá 10. febrúar 1992 um uppsetningu og notkun búnaðar sem takmarkar hraða í tilteknum flokkum vélknúinna ökutækja innan Bandalagsins (Stjtið. EB L 57, 2.3.1992, bls. 27).“

4) Í stað 10. þáttar kemur eftirfarandi:

„10. **Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 (*) (aðgangur að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa)**

Nr.	LAGAGRUNDV ÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Bandalagsleyfi					
1.	3. gr. og 1. mgr. 8. gr.	Vöruflutningar án þess að hafa gilt Bandalagsleyfi (þ.e. leyfið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað eða er útrunnið o.s.frv.)	X		

2.	4. gr.	Farmflytjandinn eða ökumaðurinn getur ekki lagt fram gilt Bandalagsleyfi eða gilt, staðfest eintak af Bandalagsleyfinu til skoðunar hjá eftirlitsmanni (þ.e. Bandalagsleyfið eða staðfest eintak af Bandalagsleyfinu hefur glatast, gleymst eða skemmst o.s.frv.)		X	
Ökumannsvottorð					
3.	3. gr. og 1. mgr. 8. gr.	Vöruflutningar án þess að hafa gilt ökumannsvottorð (þ.e. ökumannsvottorðið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað eða er útrunnið o.s.frv.)		X	
4.	5. gr.	Ökumaðurinn eða farmflytjandinn getur ekki lagt fram gilt ökumannsvottorð eða gilt, staðfest eintak af ökumannsvottorðinu til skoðunar hjá eftirlitsmanni (þ.e. ökumannsvottorðið eða staðfest eintak af ökumannsvottorðinu hefur glatast, gleymst eða skemmst o.s.frv.)			X
Gestaflutningar					
5.	2. mgr. 8. gr.	Gestaflutningar eru ekki í samræmi við lög og stjórnisýslufyrirmæli sem eru í gildi í gístaðildarríkinu.		X	
6.	2. mgr. a í 8. gr.	Gestaflutningar í sama aðildarríkinu innan fjögurra daga frá því að síðustu lögmætu gestaflutningunum er lokið í því aðildarríki		X	
7.	3. og 4. mgr. 8. gr.	Farmflytjandinn er ekki fær um að leggja fram haldgóð gögn um undanfarandi millilandaflutninga og/eða um hvern samfelldan gestaflutning sem farið hefur fram og/eða um alla starfsemi sem farið hefur fram þegar ökutæki hefur verið í gístaðildarríkinu innan fjögurra daga áður en millilandaflutningarnir áttu sér stað, og er ekki heldur fær um að leggja fram þau gögn meðan á vegæftirlitinu stendur		X	

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 72).“

5) Í stað 11. þáttar kemur eftirfarandi:

„11. **Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 (*) (aðgangur að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum)**

Nr.	LAGAGRUNDV ÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Bandalagsleyfi					
1.	4. gr.	Farþegaflutningar án þess að hafa gilt Bandalagsleyfi (þ.e. leyfið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað eða er útrunnið o.s.frv.)	X		

2.	3. mgr. 4. gr.	Flutningafyrirtækið eða ökumaðurinn getur ekki lagt fram gilt Bandalagsleyfi eða gilt, staðfest eintak af Bandalagsleyfinu til skoðunar hjá eftirlitsmanni (þ.e. leyfi eða staðfest eintak af leyfinu hefur glatast, gleymst eða skemmst o.s.frv.)		X	
Leyfi fyrir áætlunarferðum					
3.	5. og 6. gr.	Áætlunarferðir án þess að hafa gilt leyfi (þ.e. leyfið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað, er útrunnið eða hefur verið misnotað o.s.frv.)		X	
4.	19. gr.	Ökumaður getur ekki lagt fram leyfi til skoðunar hjá eftirlitsmanni (þ.e. leyfið hefur glatast, gleymst, skemmst o.s.frv.)			X
5.	5. og 6. gr.	Stoppistöðvar á áætlunarleið í aðildarríki eru ekki í samræmi við útgefin leyfi			X
Akstursskrá fyrir óreglubundna flutninga og aðra þjónustu sem er undanþegin leyfi					
6.	12. gr.	Akstur án þess að hafa tilskilda akstursskrá (þ.e. akstursskrá er ekki til, er fölsuð eða inniheldur ekki tilskildar upplýsingar o.s.frv.)			X
Reglur sem gilda um gestaflutninga					
7.	16. gr.	Gestaflutningar eru ekki í samræmi við lög og stjórnarsýslufyrirmæli sem eru í gildi í gístaðildarríkinu.		X	
8.	17. gr.	Eftirlitsskjöl fyrir gestaflutninga (akstursskrá fyrir óreglubundna flutninga eða samningur sem flutningsaðili og sá sem skipuleggur flutninginn hafa gert sín á milli eða staðfest eintak þess efnis ef um er að ræða sérstakar áætlunarferðir) eru ekki um borð í ökutækinu eða ekki er hægt að leggja þau fram að beiðni viðurkennds eftirlitsmanns		X	

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum milli landa og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 (Stj.íð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 88).“

6) Eftirfarandi 13. og 14. þáttur bætast við:

„13. Brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 593/2008 (*) (Róm I) (lög sem gilda um sanningsbundnar skyldur)

Nr.	LAGAGRUNDEV ÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
1.	Róm I	Brot á lögum sem gilda um sanningsbundnar skyldur		X	

14. Flokkar fyrir brot á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2020/1057 (**) (útsending starfsmanna á sviði flutninga á vegum)

Nr.	LAGAGRUNDV ÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
1.	a-liður 11. mgr. 1. gr.	Ófullnægjandi upplýsingar í yfirlýsingu um útsendingu ökumanns			X
2.	a-liður 11. mgr. 1. gr.	Yfirlýsing um útsendingu ökumanns, sem á að senda eigi síðar en við upphaf útsendingarinnar, er ekki lögð fyrir aðildarríkið þangað sem ökumaður er sendur		X	
3.	b-liður 11. mgr. 1. gr.	Fölsuð yfirlýsing um útsendingu ökumanns		X	
4.	b-liður 11. mgr. 1. gr.	Ökumaður getur ekki lagt fram gilda yfirlýsingu um útsendingu ökumanns		X	
5.	b-liður 11. mgr. 1. gr.	Ökumaður hefur ekki undir höndum gilda yfirlýsingu um útsendingu		X	
6.	c-liður 11. mgr. 1. gr.	Umbeðin skjöl hafa ekki verið send til gístiaðildarríkisins innan átta vikna frá þeim degi sem beiðnin er lögð fram.		X	
7.	12. mgr. 1. gr.	Flutningsaðilinn hefur ekki haldið yfirlýsingunum um útsendingu ökumanns uppfærðum í opinbera viðmótinu sem er tengt við IM-upplýsingakerfið			X

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 593/2008 frá 17. júní 2008 um lög sem gilda um samningsbundnar skyldur (Róm I) (Stjtið. ESB L 177, 4.7.2008, bls. 6).

(**) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1057 frá 15. júlí 2020 um sértækar reglur að því er varðar tilskipun 96/71/EB og tilskipun 2014/67/ESB um útsendingu ökumanna á sviði flutninga á vegum og um breytingu á tilskipun 2006/22/EB að því er varðar kröfur um framfylgd og á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012 (Stjtið. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 49).“

*II. VIÐAUKI**„II. VIÐAUKI***Tíðni alvarlegra brota**

1. Ef um er að ræða endurtekin, alvarleg brot (AB) og mjög alvarleg brot (MAB), sem eru skráð í I. viðauka, skal lögbært yfirvald staðfestuaðildarríkisins telja þau brot enn alvarlegri. Við útreikning á tíðni endurtekinna brota skulu aðildarríkin taka tillit til eftirfarandi þátta:
 - a) alvarleika brotsins (AB eða MAB),
 - b) tímalengdar (a.m.k. tólf mánuðir frá dagsetningu eftirlits),
 - c) fjölda ökutækja sem notuð eru við flutninga undir stjórn flutningastjóra (meðaltal á ári)
2. Í ljósi þeirrar hættu sem alvarleg brot geta haft í för með sér fyrir umferðaröryggi ætti að ákvarða hámarkstíðni brota þar sem þau teljast enn alvarlegri með eftirfarandi hætti:

3 AB/fyrir hvert ökutæki/á ári = 1 MAB

3 MAB/fyrir hvert ökutæki/á ári = hefja landsbundna málsmeðferð um óflekkað mannorð
3. Fjöldi brota fyrir hvert ökutæki á ári er meðaltal sem reiknað er út með því að deila heildarfjölda allra brota á sama alvarleikastigi (AB eða MAB) með meðalfjölda ökutækja í notkun á árinu. Í formúlunni til að reikna út tíðnina er kveðið á um hámarksviðmiðunarmörk fyrir alvarleg brot þar sem þau teljast enn alvarlegri. Aðildarríkin geta sett strangari viðmiðunarmörk ef gert er ráð fyrir þeim í landsbundinni stjórnsýslumeðferð þeirra til að meta hvort krafan um óflekkað mannorð sé uppfyllt.“