

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2020/1055**2024/EØS/8/46****av 15. juli 2020****om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med sikte på å tilpasse dem til utviklingen innen veitransportsektoren(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosedyren⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Erfaringene fra gjennomføringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009⁽⁴⁾ og (EF) nr. 1072/2009⁽⁵⁾ har vist at reglene i disse forordningene gir rom for forbedring på en rekke punkter.
- 2) Inntil videre, og med mindre annet er fastsatt i nasjonal rett, får reglene for adgang til yrket som transportør på vei ikke anvendelse på foretak som utøver yrket som godstransportør på vei utelukkende med motorvogner med en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn eller vogntog som ikke overstiger denne grensen. Antallet slike foretak som utøver virksomhet innen både nasjonal og internasjonal transport, har økt. Flere medlemsstater har derfor besluttet å anvende reglene for adgang til yrket som transportør på vei fastsatt i forordning (EF) nr. 1071/2009 på disse foretakene. For å unngå mulige smutthull og sikre et minstenivå av profesjonalisering av den sektoren som bruker motorvogner som er beregnet utelukkende på godstransport og har en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn, ved hjelp av felles regler, og dermed tilnærme konkurransevilkårene mellom alle transportører, bør nevnte forordning endres. Kravene for å få adgang til yrket bør bli obligatoriske for foretak som bruker motorvogner eller vogntog som er beregnet utelukkende på godstransport og har en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn, og som benyttes i internasjonal transport.
- 3) I henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009 er visse internasjonale former for godstransport på vei unntatt fra kravet om en fellesskapstillatelse for å komme inn på det europeiske markedet for godstransport på vei. Som et ledd i organiseringen av dette markedet bør foretak som driver godstransport på vei og transporterer gods med motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse på høyst 2,5 tonn, unntas fra kravet om fellesskapstillatelse eller annen transporttillatelse.
- 4) Selv om kjøretøyer med en tillatt totalmasse under en viss terskel ikke omfattes av virkeområdet for forordning (EF) nr. 1071/2009, gir nevnte forordning medlemsstatene mulighet til å anvende noen av eller alle bestemmelsene i forordningen på slike kjøretøyer.
- 5) Nå har medlemsstatene rett til å gjøre adgangen til yrket som transportør på vei betinget av krav som kommer i tillegg til dem som er angitt i forordning (EF) nr. 1071/2009. Denne muligheten har ikke vist seg å være nødvendig for å dekke tvingende behov og har ført til forskjeller i slik adgang. Den bør derfor avskaffes.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 249 av 31.7.2020, s. 17, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 77/2022 av 18. mars 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg X (Generelle tjenester) og vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 45 av 7.7.2022, s. 51.

(1) EUT C 197 av 8.6.2018, s. 38.

(2) EUT C 176 av 23.5.2018, s. 57.

(3) Europaparlamentets holdning av 4. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 7. april 2020 (EUT C 153 av 7.5.2020, s. 1). Europaparlamentets holdning av 9. juli 2020 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(4) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

(5) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72).

- 6) For å bekjempe fenomenet med såkalte postkasseselskaper og sikre rettfærdig konkurranse og like konkurransevilkår i det indre marked er det nødvendig å sikre at transportører på vei som er etablert i en medlemsstat, har en faktisk og vedvarende tilstedeværelse i denne medlemsstaten og utøver sin transportvirksomhet derfra. Derfor, og på bakgrunn av erfaringene, er det nødvendig å tydeliggjøre og skjerpe bestemmelsene om at det skal foreligge en faktisk etablert og stabil virksomhet, uten at dette medfører en uforholdsmessig stor administrativ byrde.
- 7) For at det skal foreligge en faktisk og vedvarende tilstedeværelse i etableringsmedlemsstaten bør det særlig kreves at foretaket utfører transport med egnet teknisk utstyr som befinner seg i denne medlemsstaten.
- 8) Forordning (EF) nr. 1071/2009 krever at foretak faktisk og vedvarende driver sin virksomhet med hensiktsmessig teknisk utstyr og anlegg ved en driftssentral som ligger i etableringsmedlemsstaten, og den gir mulighet for å innføre ytterligere krav på nasjonalt plan, hvorav det vanligste er et krav om å ha parkeringsplasser tilgjengelige i etableringsmedlemsstaten. Disse kravene har imidlertid blitt anvendt på en uensartet måte og har ikke vært tilstrekkelige til å sikre en reell forbindelse til etableringsmedlemsstaten med henblikk på effektivt å bekjempe postkasseselskaper og redusere risikoen for systematisk kabotasje og nomadesjåfører som er organisert gjennom et foretak som kjøretøyene ikke vender tilbake til. Tatt i betraktning at det kan være nødvendig med særlige regler for etableringsrett og tjenesteyting for å sikre at det indre marked på transportområdet virker på en tilfredsstillende måte, er det hensiktsmessig å harmonisere etableringskravene ytterligere og å skjerpe kravene knyttet til tilstedeværelse i etableringsmedlemsstaten av de kjøretøyene som benyttes av transportforetaket. Fastsettelse av et klart minimumsintervall som kjøretøyet må vende tilbake innenfor, bidrar også til å sikre at disse kjøretøyene kan vedlikeholdes korrekt ved hjelp av det tekniske utstyret som befinner seg i etableringsmedlemsstaten, og letter kontrollene.

Syklusen for slik retur bør synkroniseres med transportforetakets forpliktelse i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006⁽⁶⁾ til å organisere sin virksomhet på en måte som gjør det mulig for føreren å vende tilbake til hjemmet minst hver fjerde uke, slik at begge forpliktelsene kan oppfylles ved at føreren vender tilbake med kjøretøyet minst annenhver fireukerssyklus. Denne synkroniseringen styrker førerens rett til å vende tilbake og reduserer risikoen for at kjøretøyet må vende tilbake bare for å oppfylle dette nye etableringskravet. Kravet om å vende tilbake til etableringsmedlemsstaten bør imidlertid ikke innebære at et bestemt antall operasjoner må utføres i etableringsmedlemsstaten, eller på annen måte begrense markedsdeltakernes mulighet til å yte tjenester i hele det indre marked.

- 9) I den grad adgangen til yrket som transportør på vei avhenger av det berørte foretakets gode vandel, er det behov for avklaringer med hensyn til personene hvis atferd skal tas i betraktning, de administrative prosedyrene som skal følges, og venteperiodene i forbindelse med rehabilitering når en transportleder har mistet god vandel.
- 10) Med tanke på muligheten for at de i betydelig grad kan påvirke konkurransevilkårene på veitransportmarkedet, bør alvorlige brudd på nasjonale skattebestemmelser føyes til de punktene som er relevante for vurderingen av god vandel.
- 11) På bakgrunn av muligheten for at de i betydelig grad vil kunne påvirke veitransportmarkedet og det sosiale vernet av arbeidstakere, bør alvorlige brudd på EU-reglene om utsending av arbeidstakere i veitransport, kabotasje og den lovgivningen som får anvendelse på avtaleforpliktelser, føyes til de punktene som er relevante for vurderingen av god vandel.
- 12) Gitt viktigheten av rettfærdig konkurranse på det indre marked bør overtredelser av EU-regler som er relevante for dette spørsmålet, herunder regler om markedsadgang, for eksempel kabotasje-regler, tas i betraktning ved vurderingen av transportlederens og transportforetaks gode vandel. Vilkårene for Kommissjonens myndighet til å fastslå de relevante overtredelsenes alvorlighetsgrad bør derfor presiseres.
- 13) Nasjonale vedkommende myndigheter har hatt vanskeligheter med å fastslå hvilke dokumenter foretakene kan framlegge for å bevise sin økonomiske evne, særlig i mangel av godkjente årsregnskaper. Reglene for hvilken dokumentasjon som kreves for å godtgjøre økonomisk evne, bør presiseres.

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

- 14) Foretak som utøver yrket som godstransportør på vei med motorvogner eller vogntog som er beregnet utelukkende på godstransport, som brukes i internasjonal transport, og som har en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn, bør ha et minimumsnivå av økonomiske ressurser for å sikre at de har midler til å drive virksomhet på stabilt og langvarig grunnlag. Ettersom driften med disse kjøretøyene vanligvis er av begrenset omfang, bør de tilsvarende kravene til økonomisk evne være mindre strenge enn dem som gjelder for operatører som bruker kjøretøyer over denne grensen. Vogntog bør tas i betraktning når det skal avgjøres hvilken økonomisk evne som kreves. Vedkommende myndighet bør anvende det strengere kravet til økonomisk evne dersom vogntogets tillatte totalmasse overstiger 3,5 tonn.
- 15) For å opprettholde og skape høye standarder for foretak uten at det får negative følger for det indre marked for veitransport, bør medlemsstatene kunne anvende de kravene til økonomisk evne som gjelder ved bruk av tunge kjøretøyer, også på de foretakene etablert på deres territorium som bruker kjøretøyer med en tillatt totalmasse som ikke overstiger 3,5 tonn.
- 16) For å sikre en pålitelig veitransportsektor og forbedre inndrivningen av gjeld til offentligrettslige organer bør medlemsstatene ha mulighet til å kreve oppfyllelse av betalingsforpliktelser overfor offentlige myndigheter, for eksempel utestående merverdiavgift og trygdeavgift, og til å kreve at foretak ikke er gjenstand for prosedyrer som er innført for å beskytte deres aktiva.
- 17) Opplysningene om transportforetak i de nasjonale elektroniske registrene bør være så fullstendige og oppdatert som mulig, slik at nasjonale myndigheter med ansvar for å håndheve de relevante reglene kan få tilstrekkelig oversikt over de transportørene som undersøkes. Særlig bør opplysninger om registreringsnumrene til de kjøretøyene som operatører har til rådighet, og operatørenes risikoklassifisering, muliggjøre en bedre nasjonal og grensekryssende håndheving av bestemmelsene i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009. Reglene for det nasjonale elektroniske registeret bør derfor endres.
- 18) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet til blant annet å fastsette tekniske prosedyrer for elektroniske søk i andre medlemsstaters elektroniske registre. Dette kan omfatte nødvendige prosedyrer for å sikre at vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei kan få tilgang til den harmoniserte risikoklassifiseringen for et foretak i henhold til artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF⁽⁷⁾. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁽⁸⁾.
- 19) Definisjonen av den alvorligste overtredelsen med hensyn til overskridelse av daglig kjøretid, som fastsatt i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 1071/2009, stemmer ikke overens med den eksisterende relevante bestemmelsen fastsatt i forordning (EF) nr. 561/2006. Denne uoverensstemmelsen fører til usikkerhet og varierende praksis blant nasjonale myndigheter og gjør det vanskelig å håndheve de aktuelle reglene. Definisjonen bør derfor presiseres, slik at det sikres samsvar mellom de to forordningene.
- 20) Reglene for nasjonal transport utført på midlertidig grunnlag av utenlandsetablerte transportører i en vertsmedlemsstat (kabotasje) bør være klare, enkle og lette å håndheve, samtidig som det liberaliseringsnivået som er oppnådd så langt, opprettholdes.
- 21) Kabotasje bør bidra til å øke lastfaktoren for tunge kjøretøyer og redusere tomkjøring og bør være tillatt så lenge det ikke utføres på en måte som skaper permanent eller kontinuerlig virksomhet i den berørte medlemsstaten. For å sikre at kabotasje ikke utføres på en måte som skaper permanent eller kontinuerlig virksomhet, bør det i en viss tid etter at en kabotasje er avsluttet, ikke være tillatt for transportører å utføre kabotasje i samme medlemsstat.

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitransport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

- 22) Selv om den ytterligere liberaliseringen fastsatt ved artikkel 4 i rådsdirektiv 92/106/EØF⁽⁹⁾ har vært gunstig sammenlignet med kabotasje i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009 når det gjelder å fremme kombinert transport og i prinsippet bør beholdes, er det nødvendig å sikre at den ikke misbrukes. Erfaringen viser at denne bestemmelsen i visse deler av Unionen er blitt brukt på en systematisk måte for å omgå kabotasjens midlertidige karakter og som grunnlag for å la kjøretøyer kontinuerlig være i en annen medlemsstat enn den der foretaket er etablert. Slik urimelig praksis kan føre til sosial dumping og sette respekten for den rettslige rammen for kabotasje i fare. Medlemsstatene bør derfor kunne fravike artikkel 4 i direktiv 92/106/EØF og anvende bestemmelsene om kabotasje i forordning (EF) nr. 1072/2009 for å løse slike problemer ved å innføre en forholdsmessig grense for vedvarende tilstedeværelse av kjøretøyer på deres territorium.
- 23) Effektiv og virkningsfull håndheving av reglene er en forutsetning for rettferdig konkurranse på det indre marked. Ytterligere digitalisering av håndhevingsverktøyene er avgjørende for å frigjøre håndhevingskapasitet, for å redusere unødvendige administrative byrder for internasjonale transportører, særlig små og mellomstore bedrifter, for å gjøre innsatsen mer målrettet mot høyrisikotransportører og for å avdekke bedrageri. Det bør presiseres hvordan transportører på vei kan dokumentere overholdelse av kabotasjereglene. Kontroll langs vei bør baseres på transportdokumenter og, dersom slike finnes, på fartsskriverregistreringer. For å forenkle framleggingen av relevant dokumentasjon og vedkommende myndigheters behandling av denne bør bruk og overføring av elektronisk transportinformasjon godkjennes som bevis på overholdelse. Formatet som brukes til dette formålet, bør sikre pålitelighet og ekthet. Med tanke på den økende bruken av elektronisk informasjonsutveksling innen transport og logistikk er det viktig å sikre sammenheng i de rettslige rammene og fastsette bestemmelser om forenkling av administrative prosedyrer.
- 24) Reglene for internasjonal transport er rettet til transportforetakene, og dermed er det de som må bære følgene av eventuelle overtredelser de begår. For å hindre misbruk blant foretak som inngår avtale om kjøp av transporttjenester fra godstransportører på vei, bør imidlertid medlemsstatene også fastsette klare og forutsigbare regler for sanksjoner mot avsendere, speditører, kontraktører og underleverandører i tilfeller der de visste, eller på bakgrunn av alle relevante omstendigheter burde ha visst, at de transporttjenestene de bestiller, innebærer overtredelse av forordning (EF) nr. 1072/2009.
- 25) Den europeiske arbeidsmarkedsmyndigheten, hvis virkeområde som fastsatt i artikkel 1 nr. 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1149⁽¹⁰⁾ omfatter forordning (EF) nr. 1071/2009, vil spille en viktig rolle når det gjelder å hjelpe medlemsstatene med å håndheve reglene i denne forordningen på en tilfredsstillende måte. Denne rollen vil særlig omfatte samordnet kontroll, tilrettelegging av samarbeid og utveksling av informasjon mellom medlemsstatene, fremme og utveksling av beste praksis, støtte til kapasitetsoppbygging, opplæring og holdningskampanjer.
- 26) For å ta hensyn til markedsutviklingen og den tekniske utviklingen bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen når det gjelder endring av vedlegg I, II og III til forordning (EF) nr. 1071/2009 og vedlegg I, II og III til forordning (EF) nr. 1072/2009. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁽¹¹⁾. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerede rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig med medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som deltar i utarbeidingen av delegerede rettsakter.
- 27) Ettersom målene for denne forordningen, som er å innføre en grad av harmonisering på visse områder som ennå ikke er harmonisert i unionsretten, særlig med hensyn til transport med lette nyttekjøretøyer og håndhevingspraksis, og å tilnærme konkurransevilkårene og forbedre håndhevingen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men

⁽⁹⁾ Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1149 av 20. juni 2019 om innføring av ei europeisk arbeidsmarknadsstyresmakt, om endring av forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589, og om oppheving av avgjerd (EU) 2016/344 (EUT L 186 av 11.7.2019, s. 21).

⁽¹¹⁾ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

på grunn av arten av de målene som søkes nådd, kombinert med veitransportens grensekryssende karakter, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

- 28) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012⁽¹²⁾ bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Endring av forordning (EF) nr. 1071/2009

I forordning (EF) nr. 1071/2009 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 nr. 4 gjøres følgende endringer:

- a) Bokstav a) skal lyde:

«a) foretak som utøver yrket som godstransportør på vei utelukkende med motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse som ikke overstiger 3,5 tonn, og som utelukkende utfører nasjonal transport i sin etableringsmedlemsstat,»

- b) Ny bokstav aa) skal lyde:

«aa) foretak som utøver yrket som godstransportør på vei utelukkende med motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse som ikke overstiger 2,5 tonn,»

- c) Bokstav b) skal lyde:

«b) foretak som driver persontransport på vei utelukkende for ikke-kommersielle formål, eller som har et annet hovedyrke enn persontransportør på vei,»

- d) Nytt ledd skal lyde:

«Med henblikk på første ledd bokstav b) skal all veitransport, bortsett fra transport for annens eller egen regning, som det ikke mottas noen direkte eller indirekte godtgjøring for, og som ikke direkte eller indirekte gir noen inntekt for føreren av kjøretøyet eller for andre, og som ikke er knyttet til en yrkesmessig eller kommersiell aktivitet, anses som transport utelukkende for ikke-kommersielle formål.»

- 2) I artikkel 3 utgår nr. 2.

- 3) Artikkel 5 skal lyde:

«*Artikkel 5*

Vilkår vedrørende etableringskravet

1. For å oppfylle kravet fastsatt i artikkel 3 nr. 1 bokstav a) skal et foretak i etableringsmedlemsstaten

- a) ha lokaler der det kan oppbevare originalversjonene av sine viktigste forretningsdokumenter, det være seg elektronisk eller i annen form, særlig transportkontrakter, dokumenter knyttet til de kjøretøyene foretaket har til rådighet, regnskapsdokumenter, personaldokumenter, arbeidsavtaler, tryggedokumenter, dokumenter med opplysninger om utsending og utstasjonering av førere, dokumenter med opplysninger om kabotasje og kjøre- og hviletider, og eventuelle andre dokumenter som vedkommende myndighet må ha tilgang til for å kontrollere at foretaket oppfyller vilkårene fastsatt i denne forordningen,

- b) organisere sin vognparks virksomhet på en slik måte at det sikres at kjøretøyer som foretaket har til rådighet, og som brukes til internasjonal transport, vender tilbake til en av driftssentralene i nevnte medlemsstat senest åtte uker etter å ha forlatt den,

⁽¹²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1024/2012 av 25. oktober 2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om oppheving av kommisjonsvedtak 2008/49/EF («IMI-forordningen») (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 1).

- c) være registrert i foretaksregisteret i nevnte medlemsstat eller i et lignende register når dette kreves etter nasjonal lovgivning,
 - d) være skattepliktig for inntekter og, dersom det kreves etter nasjonal lovgivning, ha et gyldig registreringsnummer for merverdiavgift,
 - e) så snart en tillatelse er gitt, ha rådighet over ett eller flere kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk og godkjent for bruk i samsvar med nevnte medlemsstats lovgivning, uansett om disse kjøretøyene er heleid eller for eksempel dispones i henhold til en avtale om leie og senere kjøp eller en leie- eller leasingkontrakt,
 - f) faktisk og vedvarende utøve sin administrasjons- og forretningsvirksomhet med egnet utstyr og egnede anlegg i lokaler som nevnt i bokstav a) som ligger i nevnte medlemsstat, og faktisk og vedvarende drive sin transportvirksomhet med kjøretøyene nevnt i bokstav g) med egnet teknisk utstyr som befinner seg i nevnte medlemsstat,
 - g) løpende ha til rådighet et antall kjøretøyer som oppfyller vilkårene fastsatt i bokstav e), og førere som normalt er basert ved en driftssentral i nevnte medlemsstat; dette skal i begge tilfeller stå i forhold til omfanget av foretakets transportvirksomhet.
2. I tillegg til kravene fastsatt i nr. 1 kan medlemsstatene kreve at et foretak i etableringsmedlemsstaten
- a) ut fra omfanget av foretakets virksomhet har behørig kvalifisert administrativt personale i foretakets lokaler, eller en transportleder som er tilgjengelig i vanlig kontortid,
 - b) ut fra omfanget av foretakets virksomhet har driftsinfrastruktur utover det tekniske utstyret nevnt i nr. 1 bokstav f) på nevnte medlemsstats territorium, herunder et kontor som er åpent i vanlig kontortid.»
- 4) I artikkel 6 gjøres følgende endringer:
- a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:
 - i) Andre ledd skal lyde:

«Når medlemsstatene skal avgjøre om et foretak oppfyller dette kravet, skal de vurdere atferden til foretaket, dets transportledere, daglige ledere og andre relevante personer som medlemsstaten måtte velge ut. Eventuelle henvisninger i denne artikkelen til dommer, sanksjoner eller overtredelser skal omfatte dommer, sanksjoner eller overtredelser som er ilagt eller begått av foretaket selv, dets transportledere, daglige ledere eller andre relevante personer som medlemsstaten måtte velge ut.»
 - ii) I tredje ledd bokstav a) punkt vi) utgår ordet «og».
 - iii) I tredje ledd bokstav a) tilføyes følgende punkt:

«vii) skatterett, og»
 - iv) I tredje ledd bokstav b) tilføyes følgende punkter:
 - «xi) utstasjonering av arbeidstakere innen veitransport,
 - xii) gjeldende lovgivning for avtaleforpliktelser,
 - xiii) kabotasje.»
 - b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Ved anvendelse av nr. 1 tredje ledd bokstav b) skal vedkommende myndighet i etableringsmedlemsstaten, dersom transportlederen eller transportforetaket i en eller flere medlemsstater er blitt dømt for et alvorlig straffbart forhold eller ilagt en sanksjon for en av de alvorligste overtredelsene av EU-reglene i henhold til vedlegg IV, på en hensiktsmessig måte og i rett tid gjennomføre en administrativ prosedyre, som i relevante tilfeller skal omfatte en inspeksjon i det berørte foretakets lokaler.

Under den administrative prosedyren skal transportlederen eller eventuelt andre juridiske representanter for transportforetaket ha rett til å framlegge sine argumenter og forklaringer.

Under den administrative prosedyren skal vedkommende myndighet avgjøre om tap av god vandel, ut fra særlige omstendigheter, vil være en uforholdsmessig reaksjon i det aktuelle tilfellet. Ved denne vurderingen skal vedkommende myndighet ta hensyn til antallet alvorlige overtredelser av nasjonale regler og EU-regler som nevnt i nr. 1 tredje ledd samt antallet av de alvorligste overtredelsene av EU-reglene i henhold til vedlegg IV som transportlederen eller transportforetaket er dømt eller er ilagt sanksjoner for. Slike avgjørelser skal være behørig begrunnet og berettiget.

Dersom vedkommende myndighet finner at tap av god vandel er uforholdsmessig, skal den beslutte at det berørte foretaket fortsatt har god vandel. Begrunnelsen for denne beslutningen skal registreres i det nasjonale registeret. Antallet slike beslutninger skal angis i rapporten omhandlet i artikkel 26 nr. 1.

Dersom vedkommende myndighet ikke finner at tap av god vandel vil være en uforholdsmessig reaksjon, skal dommen eller sanksjonen føre til tap av god vandel.»

c) Nytt nummer skal lyde:

«2a. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter en liste over hvilke kategorier, typer og grader av alvorlige overtredelser av EU-reglene nevnt i nr. 1 tredje ledd bokstav b) som i tillegg til dem som er fastsatt i vedlegg IV, kan føre til tap av god vandel. Medlemsstatene skal ta hensyn til opplysninger om de nevnte overtredelsene, herunder opplysninger mottatt fra andre medlemsstater, når de prioriterer hvilke kontroller de skal utføre i henhold til artikkel 12 nr. 1.

For dette formålet skal Kommisjonen

- a) fastsette hvilke kategorier og typer av overtredelser som forekommer oftest,
- b) fastslå alvorlighetsgraden av overtredelser ut fra risikoen for at de fører til dødsfall eller alvorlige skader, og risikoen for konkurransevridning i veitransportmarkedet, herunder ved at transportarbeidernes arbeidsvilkår undergraves,
- c) fastsette en øvre grense for hyppighet som angir når gjentatte overtredelser skal anses som mer alvorlige, idet det tas hensyn til antallet kjøretøyer som benyttes til den transportvirksomheten transportlederen leder.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 25 nr. 3.»

5) I artikkel 7 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal første ledd lyde:

«1. For å oppfylle kravet fastsatt i artikkel 3 nr. 1 bokstav c) skal et foretak til enhver tid være i stand til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser i løpet av regnskapsåret. Foretaket skal på grunnlag av årsregnskaper som er godkjent av en revisor eller en behørig akkreditert person, godtgjøre at det for hvert år har til sin disposisjon kapital og reserver som samlet beløper seg til minst

- a) 9 000 euro for den første motorvognen som benyttes,
- b) 5 000 euro for hver(t) ekstra benyttet motorvogn eller vogntog med en tillatt totalmasse på over 3,5 tonn, og
- c) 900 euro for hver(t) ekstra benyttet motorvogn eller vogntog med en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn.

Foretak som utøver yrket som godstransportør på vei utelukkende med motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn, skal, på grunnlag av årsregnskaper som er godkjent av en revisor eller en behørig akkreditert person, godtgjøre at de for hvert år har til sin disposisjon kapital og reserver som samlet beløper seg til minst

- a) 1 800 euro for det første kjøretøyet som benyttes, og
- b) 900 euro for hvert ytterligere kjøretøy som benyttes.

Medlemsstatene kan kreve at foretak som er etablert på deres territorium, godtgjør at de for disse kjøretøyene har de samme kapital- og reservebeløpene til sin disposisjon som for kjøretøyene nevnt i første ledd. I slike tilfeller skal vedkommende myndighet i den berørte medlemsstaten underrette Kommisjonen om dette, og Kommisjonen skal offentliggjøre disse opplysningene.»

b) Nytt nummer skal lyde:

«1a. I tillegg til kravene fastsatt i nr. 1 kan medlemsstatene kreve at foretaket, transportlederen eller andre berørte personer som medlemsstatene har valgt ut, ikke har utestående ikke-personlig gjeld til offentligrettslige organer og ikke er konkurs eller gjenstand for insolvens- eller avviklingsbehandling.»

c) Nr. 2 skal lyde:

«2. Som unntak fra nr. 1 kan vedkommende myndighet godta eller kreve at et foretak godtgjør sin økonomiske evne ved hjelp av en attest som vedkommende myndighet fastsetter, for eksempel en bankgaranti eller forsikring, herunder en yrkesansvarsforsikring fra én eller flere banker eller andre finansinstitusjoner, herunder forsikringsselskaper, eller et annet bindende dokument, som stiller en solidargaranti for foretaket med hensyn til beløpene angitt i nr. 1.»

d) Nytt nummer skal lyde:

«2a. Som unntak fra nr. 1 skal vedkommende myndighet i mangel av et godkjent årsregnskap for et foretaks registreringsår godta at foretaket dokumenterer sin økonomiske evne ved hjelp av en erklæring, for eksempel en bankgaranti, et dokument utstedt av en finansinstitusjon som fastslår adgang til kreditt i foretakets navn, eller et annet bindende dokument fastsatt av vedkommende myndighet som godtgjør at foretaket har beløpene angitt i nr. 1 til sin disposisjon.»

6) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 5 skal lyde:

«5. Medlemsstatene kan oppmuntre til at det med tre års mellomrom gis opplæring i emnene oppført i vedlegg I for å sikre at den eller de personene det vises til i nr. 1, er tilstrekkelig kjent med utviklingen i sektoren.»

b) Nr. 9 skal lyde:

«9. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 24a for å endre vedlegg I, II og III for å tilpasse dem til markedsutviklingen og den tekniske utviklingen.»

7) I artikkel 9 skal nytt ledd lyde:

«For det formålet å gi tillatelse til et godstransportforetak som bare bruker motorvogner eller vogntog med en tillatt totalvekt på høyst 3,5 tonn, kan medlemsstatene beslutte å fritta personer som framlegger bevis på at de vedvarende har ledet et foretak av samme type i de siste ti årene før 20. august 2020, fra eksamenene omhandlet i artikkel 8 nr. 1.»

8) I artikkel 11 nr. 4 utgår tredje ledd.

9) I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Vedkommende myndigheter skal regelmessig kontrollere om foretak som de har gitt tillatelse til å utøve veitransportyrket, fortsatt oppfyller kravene fastsatt i artikkel 3 i denne forordningen. Med henblikk på dette skal medlemsstatene gjennomføre kontroller, herunder eventuelt inspeksjoner på stedet, rettet mot de foretakene som i henhold til sin klassifisering utgjør en økt risiko. For dette formålet skal medlemsstatene utvide det risikoklassifiseringssystemet de har opprettet i henhold til artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2066/22/EF(*), til å omfatte alle overtredelser angitt i artikkel 6 i denne forordningen.

(*) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2066/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitransport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (TEU L 102 av 11.4.2006, s. 35).»

b) I nr. 2 utgår andre ledd.

10) I artikkel 13 nr. 1 skal bokstav c) lyde:

«c) En frist på høyst seks måneder dersom kravet til økonomisk evne ikke er oppfylt, for å vise at kravet igjen oppfylles på permanent basis.»

11) I artikkel 14 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal nytt ledd lyde:

«Vedkommende myndighet skal ikke rehabilitere transportlederen tidligere enn et år fra datoen for tapet av godandel, og uansett ikke før transportlederen har påvist at han eller hun har fulgt relevant opplæring i et tidsrom på minst tre måneder eller bestått en eksamen i fagene oppført i del I i vedlegg I til denne forordningen.»

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Med mindre et rehabiliteringstiltak er iverksatt i samsvar med relevante bestemmelser i nasjonal rett og nr. 1 i denne artikkelen, og inntil så skjer, skal kompetansebeviset omhandlet i artikkel 8 nr. 8 til transportlederen som er erklært uegnet, ikke lenger være gyldig i noen av medlemsstatene.»

12) I artikkel 16 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav c) skal lyde:

«c) Navn på transportlederne som er utpekt som å oppfylle kravene fastsatt i artikkel 3 med hensyn til godandel og faglig dyktighet, eller eventuelt navn på en juridisk representant.»

ii) Nye bokstaver skal lyde:

«g) Registreringsnumrene til kjøretøyene som foretaket har til rådighet i henhold til artikkel 5 nr. 1 bokstav g).

h) Antall ansatte i foretaket per 31. desember året før, som skal registreres i det nasjonale registeret innen 31. mars hvert år.

i) Foretakets risikoklassifisering i henhold til artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF.»

iii) Andre, tredje og fjerde ledd erstattes med følgende:

«Opplysningene omhandlet i første ledd bokstav a)–d) skal være offentlig tilgjengelige, i samsvar med de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger.

Medlemsstatene kan velge å oppbevare opplysningene omhandlet i første ledd bokstav e)–i) i atskilte registre. I så fall skal opplysningene nevnt i bokstav e) og f) gjøres tilgjengelige på anmodning, eller de skal være direkte tilgjengelige for alle vedkommende myndigheter i den aktuelle medlemsstaten. Opplysningene det anmodes om, skal gis innen fem virkedager etter at anmodningen er mottatt.

Opplysningene nevnt i første ledd bokstav g), h) og i) skal være tilgjengelige for vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei senest 12 måneder etter ikrafttredelsen av den gjennomføringsrettsakten, vedtatt i samsvar med nr. 6, som spesifiserer hvilken funksjonalitet som gjør det mulig å gjøre opplysningene tilgjengelige for vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei.

Andre myndigheter enn vedkommende myndigheter skal bare ha tilgang til opplysningene omhandlet i første ledd bokstav e)–i) dersom de er behørig bemyndiget til å utføre overvåking og ilegge sanksjoner i veitransportsektoren, og dersom deres tjenestemenn har avlagt taushetsløfte eller på annen måte formelt er underlagt taushetsplikt.»

b) Nr. 4 skal lyde:

«4. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at alle opplysninger i det nasjonale elektroniske registeret oppdateres og er korrekte.»

c) I nr. 6 skal nye ledd lyde:

«Innen 14 måneder etter vedtakelsen av en gjennomføringsrettsakt om en felles formel for beregning av risikoklassifiseringen som nevnt i artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som spesifiserer hvilken funksjonalitet som gjør det mulig å gjøre opplysningene nevnt i nr. 2 første ledd bokstav g), h) og i) tilgjengelige for vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 25 nr. 2.»

d) Nr. 7 utgår.

13) Artikkel 18 skal lyde:

«*Artikkel 18*

Forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene

1. Medlemsstatene skal utpeke et nasjonalt kontaktpunkt med ansvar for å utveksle opplysninger med de andre medlemsstatene om anvendelsen av denne forordningen. Medlemsstatene skal sende Kommisjonen navnene og adressene til sine nasjonale kontaktpunkter innen 4. desember 2011. Kommisjonen skal utarbeide en liste over alle kontaktpunkter og sende den til medlemsstatene.

2. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal samarbeide nært og skal raskt bistå hverandre og gi hverandre alle relevante opplysninger for å lette gjennomføringen og håndhevingen av denne forordningen.

3. Medlemsstatenes vedkommende myndigheter skal utveksle opplysninger om dommer og sanksjoner for eventuelle alvorlige overtredelser som omhandlet i artikkel 6 nr. 2. En medlemsstat som mottar underretning om en alvorlig overtredelse som omhandlet i artikkel 6 nr. 2 som har resultert i en domfellelse eller en sanksjon i en annen medlemsstat i løpet av de foregående to årene, skal registrere denne overtredelsen i sitt nasjonale elektroniske register.

4. Medlemsstatene skal svare på anmodninger om opplysninger fra andre medlemsstaters vedkommende myndigheter og skal utføre kontroller, inspeksjoner og undersøkelser som gjelder overholdelse av kravet fastsatt i artikkel 3 nr. 1 bokstav a), blant veitransportoperatører som er etablert på deres territorium. Slike anmodninger kan omfatte tilgang til dokumenter som kreves for å bevise at vilkårene fastsatt i artikkel 5 er oppfylt. Anmodninger fra medlemsstatenes vedkommende myndigheter om opplysninger skal være behørig begrunnet. For dette formålet skal anmodningene inneholde troverdige angivelser av mulige overtredelser av artikkel 3 nr. 1 bokstav a), angi formålet med anmodningen og i tilstrekkelig detalj spesifisere hvilke opplysninger og dokumenter det anmodes om.

5. Medlemsstatene skal framlegge de opplysningene som andre medlemsstater anmoder om i henhold til nr. 4, innen 30 virkedager etter at anmodningen er mottatt. Medlemsstatene kan bli enige om en kortere frist.

6. Dersom den anmodede medlemsstaten anser at anmodningen ikke er tilstrekkelig begrunnet, skal den underrette den anmodende medlemsstaten om dette innen ti virkedager etter at anmodningen er mottatt. Den anmodende medlemsstaten skal underbygge anmodningen ytterligere. Dersom den anmodende medlemsstaten ikke er i stand til å underbygge anmodningen ytterligere, kan den anmodede medlemsstaten avslå anmodningen.

7. Dersom det er vanskelig å etterkomme en anmodning om opplysninger eller utføre kontroller, inspeksjoner eller undersøkelser, skal den anmodede medlemsstaten underrette den anmodende medlemsstaten om dette innen ti virkedager etter å ha mottatt anmodningen, og skal angi årsaken til vanskelighetene. De berørte medlemsstatene skal drøfte eventuelle vanskeligheter som oppstår, med sikte på å finne en løsning. Ved vedvarende forsinkelser i framleggingen av opplysninger til den anmodende medlemsstaten skal Kommisjonen underrettes og treffe egnede tiltak.

8. Utvekslingen av opplysninger nevnt i nr. 3 skal skje gjennom meldingsutvekslingssystemet, det vil si det europeiske registeret over veitransportforetak (ERRU) som ble opprettet ved kommisjonsforordning (EU) nr. 1213/2010(*). Forvaltningssamarbeidet og den gjensidige bistanden mellom medlemsstatenes vedkommende myndigheter som er fastsatt i nr. 4–7, skal gjennomføres gjennom informasjonssystemet for det indre marked (IMI), som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1024/2012(**). For dette formålet kan hver medlemsstat utpeke kontaktpunktet nevnt i nr. 1 som vedkommende myndighet og skal underrette Kommisjonen om dette gjennom IMI.

9. Medlemsstatene skal sikre at de opplysningene de får tilsendt i henhold til denne artikkelen, benyttes bare i forbindelse med den eller de sakene som ligger til grunn for anmodningen. Enhver behandling av personopplysninger skal utføres utelukkende for å overholde denne forordningen og skal være i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679(**).

10. Gjensidig forvaltningssamarbeid og administrativ bistand skal ytes vederlagsfritt.

11. En anmodning om opplysninger skal ikke hindre vedkommende myndigheter i å treffe tiltak i samsvar med nasjonal rett og unionsretten for å undersøke og forebygge påståtte overtredelser av denne forordningen.

(*) Kommissjonsforordning (EU) nr. 1213/2010 av 16. desember 2010 om fastsettelse av felles regler for sammenkopling av nasjonale elektroniske registre over veitransportforetak (EUT L 335 av 18.12.2010, s. 21).

(**) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1024/2012 av 25. oktober 2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om oppheving av kommisjonsvedtak 2008/49/EF («IMI-forordningen») (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 1).

(***) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1).

14) I artikkel 23 tilføyes følgende ledd:

«Som unntak fra artikkel 1 nr. 2 er godstransportforetak som driver internasjonal transport utelukkende med motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn, unntatt fra bestemmelsene i denne forordningen inntil 21. mai 2022, med mindre annet er fastsatt i etableringsmedlemsstatens lovgivning.

Som unntak fra artikkel 16 nr. 2 får kravet om å inkludere foretakenes risikoklassifisering i de nasjonale elektroniske registrene anvendelse 14 måneder etter ikrafttredelsen av gjennomføringsrettsakten om en felles formel for beregning av risikoklassifiseringen nevnt i artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF.»

15) Artikkel 24 utgår.

16) Ny artikkel 24a skal lyde:

«Artikkel 24a

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.

2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 8 nr. 9 gis Kommisjonen på ubestemt tid fra 20. august 2020.

3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 8 nr. 9 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming(*).

5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 8 nr. 9 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen to måneder etter at Europaparlamentet og Rådet er underrettet om rettsakten, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte frist har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

(*) EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.»

17) I artikkel 25 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011(*) anvendelse.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).»

b) Nr. 3 skal lyde:

«3. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.»

18) I artikkel 26 gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

«*Rapportering og gjennomgang*»

b) I nr. 1 skal bokstav b) lyde:

«b) antall tillatelser utstedt i henhold til denne forordningen fordelt på år og type, antall suspenderte tillatelser, antall tilbakekalte tillatelser, antall erklæringer om uegnethet samt begrunnelsen for disse beslutningene, Rapportene for perioden etter 21. mai 2022 skal også inneholde en oppdeling av disse opplysningene etter

i) persontransportforetak,

ii) godstransportforetak som utelukkende bruker motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn, og

iii) alle andre godstransportører på vei.»

c) Nye numre skal lyde:

«3. Medlemsstatene skal annethvert år rapportere til Kommisjonen om de anmodningene de har kommet med i henhold til artikkel 18 nr. 4–9, om svarene de har mottatt fra andre medlemsstater, og om tiltakene de har truffet på grunnlag av de framlagte opplysningene.

4. På grunnlag av de opplysningene Kommisjonen samler inn i henhold til nr. 3, og på grunnlag av ytterligere dokumentasjon skal Kommisjonen innen 21. august 2023 framlegge en detaljert rapport for Europaparlamentet og Rådet om omfanget av forvaltningssamarbeidet mellom medlemsstatene, om mulige mangler i den sammenheng og om mulige måter å forbedre samarbeidet på. På grunnlag av denne rapporten skal Kommisjonen vurdere om det er nødvendig å foreslå ytterligere tiltak.

5. Kommisjonen skal evaluere gjennomføringen av denne forordningen senest 21. august 2023 og skal rapportere til Europaparlamentet og Rådet om anvendelsen av denne forordningen.

6. Etter rapporten nevnt i nr. 5 skal Kommisjonen regelmessig evaluere denne forordningen og framlegge evalueringsresultatene for Europaparlamentet og Rådet.

7. Dersom det er hensiktsmessig, skal rapportene nevnt i nr. 5 og 6 ledsages av relevante forslag til regelverk.»

19) I vedlegg IV gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

«**De alvorligste overtredelsene i henhold til artikkel 6 nr. 2**»

b) I nr. 1 skal bokstav b) lyde:

«b) Grensene for lengste tillatte kjøretid i løpet av en daglig arbeidsperiode overskrides med 50 % eller mer.»

c) Nr. 2 skal lyde:

«2. Manglende fartsskriver og/eller hastighetsbegrener, eller at det i kjøretøyet finnes og/eller brukes en ulovlig innretning som kan endre fartsskriverens og/eller hastighetsbegrenerens registreringer, eller forfalskning av diagramskiver eller opplysninger som lastes ned fra fartsskriveren og/eller sjåførkortet.»

Artikkel 2

Endring av forordning (EF) nr. 1072/2009

I forordning (EF) nr. 1072/2009 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 nr. 5 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav c) skal lyde:

«c) inntil 20. mai 2022: godstransport med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn,»

b) Ny bokstav ca) skal lyde:

«ca) inntil 21. mai 2022: godstransport med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 2,5 tonn,»

2) I artikkel 4 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 utgår tredje ledd.

b) Nr. 4 skal lyde:

«4. Fellesskapsløyvet og dei rettkjende kopiene skal vere i samsvar med malen i vedlegg II, der vilkåra for bruken av løyvet òg er fastsette. Dei skal innehalde minst to av dei tryggleikskjenneteikna som er oppførte i vedlegg I.

For køyretøy som vert nytta til godstransport og har ei masse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn, og der dei lågare økonomiske krava som er fastsette i artikkel 7 nr. 1 i forordning (EF) nr. 1071/2009, vert nytta, skal den utferdande styresmakta skrive i avsnittet «Særlege merknader» i fellesskapsløyvet eller den rettkjende kopien av løyvet: «≤ 3,5 t»

Kommisjonen skal gjevast fullmakt til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 14b for å endre vedlegg I og II for å tilpasse dei til den tekniske utviklinga.»

3) I artikkel 5 skal nr. 4 lyde:

«4. Kommisjonen skal gjevast fullmakt til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 14b for å endre vedlegg III for å tilpasse det til den tekniske utviklinga.»

4) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) Nytt nummer skal lyde:

«2a. Transportørane skal ikkje utføre kabotasje med det same køyretøyet eller, dersom det dreier seg om eit vogntog, med den same motorvogna, i den same medlemsstaten på fire dagar frå kabotasjen vart avslutta i denne medlemsstaten.»

b) I nr. 3 skal første ledd lyde:

«3. Nasjonal godstransport på veg som vert utført i vertsstaten av ein transportør som ikkje høyrer heime i medlemsstaten, skal reknast for å vere i samsvar med denne forordninga berre dersom transportøren kan leggje fram tydelege prov på den inngåande internasjonale transporten og på kvar etterfølgjande kabotasje som er vorten utført. Dersom køyretøyet har vore på territoriet til vertsstaten i løpet av dei siste fire dagane før den internasjonale transporten, skal transportøren òg leggje fram tydelege prov på all transport som er utført i løpet av denne perioden.»

c) Nytt nummer skal lyde:

«4a. Den dokumentasjonen som er nemnd i nr. 3, skal på oppmoding leggjast fram eller overførast til den godkjende inspektøren i vertsstaten i løpet av kontrollen langs veg. Han kan leggjast fram eller overførast elektronisk ved hjelp av eit reviderbart strukturert format som kan nyttast direkte til lagring og behandling i datamaskiner, til dømes eit elektronisk fraktbrev (e-CMR) slik det er fastsett i Genève-tilleggsprotokollen til Konvensjonen om kontrakt for internasjonal vegtransport av gods (CMR) om det elektroniske fraktbrevet av 20. februar 2008. Ved kontroll langs veg har føraren rett til å kontakte hovudkontoret, transportleiaren eller andre personar eller einingar for å leggje fram alle prova som er nemnde i nr. 3, før kontrollen langs veg vert avslutta.»

d) I nr. 5 gjøres følgende endringer:

«5. Ein transportør som, i den medlemsstaten han er etablert i, og i samsvar med lovgjevinga der, har rett til å utføre godstransport for ein annans rekning slik det er fastsett i artikkel 1 nr. 5 bokstav a)–ca), skal på dei vilkåra som er fastsette i dette kapitlet, ha rett til å utføre kabotasje av same typen eller kabotasje med køyretøy av same kategori, alt etter kva som høver.»

5) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 3 skal første ledd lyde:

«3. Kommisjonen skal granske situasjonen, særleg på grunnlag av dei relevante opplysningane og etter samråd med det utvalet som er oppnemnt ved artikkel 42 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014(*), og skal innan ein frist på ein månad etter at oppmodinga frå medlemsstaten er motteken, avgjere om det er naudsynt å gjere vernetiltak, og skal i så fall vedta dei.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (TEU L 60 av 28.2.2014, s. 1).»

b) Nytt nummer skal lyde:

«7. I tillegg til nr. 1–6 i denne artikkelen og som unntak frå artikkel 4 i direktiv 92/106/EØF kan medlemsstatane, dersom det er naudsynt for å unngå misbruk av den sistnemnde føresegna gjennom yting av uavgrensa og kontinuerlege tenester i form av innleiande eller avsluttande vegstrekningar innanfor ein vertsstat, som utgjer ein del av kombinert transport mellom medlemsstatar, fastsetje at artikkel 8 i denne forordninga gjeld for transportørar når dei utfører vegtransport på slike innleiande og/eller avsluttande strekningar i denne medlemsstaten. Når det gjeld slike vegtransportstrekningar, kan medlemsstatane fastsetje ein lengre periode enn den sjudagarsperioden som er fastsett i artikkel 8 nr. 2 i denne forordninga, og kan fastsetje ein kortare periode enn den firedagarsperioden som er fastsett i artikkel 8 nr. 2a i denne forordninga. Bruken av artikkel 8 nr. 4 i denne forordninga på slik transport rører ikkje ved krav som følgjer av direktiv 92/106/EØF. Medlemsstatar som gjer bruk av unntaket i dette nummeret, skal melde frå om dette til Kommisjonen før dei nyttar dei relevante nasjonale tiltaka. Dei skal vurdere desse tiltaka minst kvart femte år og skal melde frå om resultatane av vurderinga til Kommisjonen. Dei skal gjere reglane, medrekna lengda på dei respektive periodane, offentleg tilgjengelege på ein gjennomsiktig måte.»

6) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 10a

Kontrollar

1. Med sikte på betre handheving av dei pliktene som er fastsette i dette kapitlet, skal medlemsstatane syte for at ein einsarta nasjonal handhevingstrategi vert nytta på territoriet deira. Denne strategien skal fokusere på føretak med høg risikoklassifisering som omhandla i artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF(*).

2. Kvar medlemsstat skal syte for at kontrollane som er fastsette i artikkel 2 i direktiv 2006/22/EF, omfattar ein kontroll av kabotasje dersom det er relevant.

3. Medlemsstatane skal minst to gongar i året gjennomføre samordna kontroll av kabotasje langs veg. Slike kontrollar skal gjennomførast samstundes i to eller fleire medlemsstatar av dei nasjonale styresmaktene med ansvar for å handheve reglane på vegtransportområdet, der kvar nasjonal styresmakt gjennomfører kontrollen på sitt eige territorium. Medlemsstatane kan kombinere desse verksemdene med dei verksemdene som er fastsette i artikkel 5 i direktiv 2006/22/EF. Dei nasjonale kontaktpunkta som er oppnemnde i samsvar med artikkel 18 nr. 1 i forordning (EF) nr. 1071/2009, skal utveksle opplysningar om talet på og typen brot som er oppdaga etter at den samordna kontrollen langs veg har funne stad.

(*) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitransport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (TEU L 102 av 11.4.2006, s. 35).»

7) Nye artikler skal lyde:

«*Artikkel 14a*

Skadebotansvar

Medlemsstatane skal fastsetje reglar for sanksjonar mot avsendarar, speditørar, leverandørar og underleverandørar for brot på kapittel II og III dersom dei visste, eller på bakgrunn av alle relevante omstende burde ha visst, at dei transporttenestene som dei har bestilt, inneber brot på denne forordninga.

Artikkel 14b

Utøving av delegert fullmakt

1. Fullmakta til å vedta delegerte rettsakter vert gjeven Kommisjonen på dei vilkåra som er fastsette i denne artikkelen.
2. Den fullmakta til å vedta delegerte rettsakter som er nemnd i artikkel 4 nr. 4 og artikkel 5 nr. 4, vert gjeven Kommisjonen på ubestemt tid frå 20. august 2020.
3. Den delegerte fullmakta som er nemnd i artikkel 4 nr. 4 og artikkel 5 nr. 4, kan når som helst kallast tilbake av Europaparlamentet eller Rådet. Ei avgjerd om tilbakekalling inneber at den delegerte fullmakta som er oppført i avgjerda, sluttar å gjelde. Avgjerda tek til å gjelde dagen etter at ho er kunngjord i *Tidend for Den europeiske unionen*, eller på eit seinare tidspunkt som er oppført i avgjerda. Ho rører ikkje ved rettskrafta til delegerte rettsakter som alt har teke til å gjelde.
4. Før Kommisjonen vedtek ei delegert rettsakt, skal han rådføre seg med sakkunnige som er utnemnde av kvar medlemsstat i samsvar med prinsippa i den tverrinstitusjonelle avtala av 13. april 2016 om betre regelverksutforming(*).
5. Så snart Kommisjonen vedtek ei delegert rettsakt, skal han melde frå om dette samstundes til Europaparlamentet og Rådet.
6. Ei delegert rettsakt som vert vedteken i medhald av artikkel 4 nr. 4 og artikkel 5 nr. 4, skal ta til å gjelde berre dersom Europaparlamentet eller Rådet ikkje gjer innvendingar innan to månader etter at rettsakta er meld til Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet, før den nemnde fristen har gått ut, har meldt frå til Kommisjonen om at de ikkje vil gjere innvendingar. Etter initiativ frå Europaparlamentet eller Rådet vert denne fristen lengd med to månader.

(*) TEU L 123 av 12.5.2016, s. 1.»

8) Artikkel 15 utgår.

9) Artikkel 17 skal lyde:

«*Artikkel 17*

Rapportering og gjennomgåing

1. Medlemsstatane skal seinast 31. mars annakvart år melde frå til Kommisjonen om talet på transportørar som har fellesskapsløyve per 31. desember i kvart av dei to føregåande åra, og om talet på rettkjende kopiar for køyretøy som var i trafikk på den nemnde dato. Rapportar for perioden etter 20. mai 2022 skal òg innehalde ei oppdeling av desse opplysningane etter godstransportørar på veg som driv internasjonal transport berre med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn, og andre godstransportørar på veg.

2. Medlemsstatane skal seinast 31. mars annakvart år melde frå til Kommissjonen om talet på førarattestar som er utferda i kvart av dei to føregåande kalenderåra, og om det samla talet på førarattestar som var i bruk per 31. desember i kvart av dei to føregåande åra. Rapportar for perioden etter 20. mai 2022 skal òg innehalde ei oppdeling av desse opplysningane etter godstransportørar på veg som driv internasjonal transport berre med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn, og andre godstransportørar på veg.
3. Medlemsstatane skal seinast 21. august 2022 melde frå til Kommissjonen om den nasjonale handhevingsstrategien sin, som er vedteken i medhald av artikkel 10a. Medlemsstatane skal seinast 31. mars kvart år melde frå til Kommissjonen om den handhevingsverksemda som er gjennomført i det føregåande kalenderåret i medhald av artikkel 10a, eventuelt medrekna talet på kontrollar som er utførte. Desse opplysningane skal omfatte talet på køyretøy som er kontrollerte.
4. Kommissjonen skal utarbeide ein tilstandsrapport om vegtransportmarknaden i Unionen seinast 21. august 2024. Rapporten skal innehalde ein analyse av marknadssituasjonen, medrekna ei vurdering av kor effektive kontrollane er, og av utviklinga i arbeidsvilkåra i bransjen.
5. Kommissjonen skal seinast 21. august 2023 vurdere gjennomføringa av denne forordninga, særleg verknaden av dei endringane i artikkel 8 som vart innførte ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055(*), og rapportere til Europaparlamentet og Rådet om bruken av denne forordninga.
6. Etter framlegginga av den rapporten som er nemnd i nr. 5, skal Kommissjonen regelmessig vurdere denne forordninga og leggje fram vurderingsresultata for Europaparlamentet og Rådet.
7. Rapporten skal eventuelt følgjast av eit framlegg til regelverk.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med sikte på å tilpasse dem til utviklingen innen veitransportsektoren (TEU L 249 av 31.7.2020, s. 17).»

Artikkel 3

Endring av forordning (EU) nr. 1024/2012

I vedlegget til forordning (EU) nr. 1024/2012 skal nytt nr. 15 lyde:

«15. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF(*): Artikkel 18 nr. 8.

(*) EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51.»

Artikkel 4

Ikrafttredelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 21. februar 2022.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 15. juli 2020.

For Europaparlamentet

D.M. SASSOLI

President

For Rådet

J. KLOECKNER

Formann