# 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**

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af áliti efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ([1]),

með hliðsjón af áliti svæðanefndarinnar ([2]),

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ([3]),

*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

1) Reynslan af framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 ([4]) og (EB) nr. 1072/2009 ([5]) hefur leitt í ljós að reglurnar í þessum reglugerðum bjóða upp á svigrúm til úrbóta í nokkrum liðum.

2) Fram að þessu og nema kveðið sé á um annað í landslögum gilda reglur um aðgang að starfsgrein flutningsaðila á vegum ekki um fyrirtæki sem stunda farmflutninga á vegum einungis með vélknúnum ökutækjum með leyfilegan massa með hleðslu sem fer ekki yfir 3,5 tonn eða samtengdum ökutækjum þar sem ekki er farið yfir þau mörk. Fyrirtækjum, sem eru virk bæði í innanlands- og millilandaflutningum, hefur fjölgað jafnt og þétt. Þar af leiðandi hafa nokkur aðildarríki ákveðið að beita reglunum um aðgang að starfsgrein flutningsaðila á vegum, sem kveðið er á um í reglugerð (EB) nr. 1071/2009, gagnvart þeim fyrirtækjum. Í því skyni að forðast mögulegar smugur og til að tryggja með sameiginlegum reglum lágmarksfagmennsku í geiranum með því að nota vélknúin ökutæki sem eru einungis ætluð til vöruflutninga, með leyfilegan massa með hleðslu sem fer ekki yfir 3,5 tonn, og til að samræma þannig samkeppnisskilyrði allra rekstraraðila, ætti að breyta þeirri reglugerð. Kröfur um aðgang að starfsgreininni ættu að vera skyldubundnar fyrir rekstraraðila sem stunda millilandaflutninga þar sem notast er við vélknúin ökutæki eða samtengd ökutæki sem eru einungis ætluð til vöruflutninga og með leyfilegan massa með hleðslu yfir 2,5 tonnum en ekki yfir 3,5 tonnum.

3) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1072/2009 er tiltekin flutningaþjónusta á milli landa undanþegin kröfunni um Bandalagsleyfi til að komast inn á evrópskan markað fyrir farmflutninga á vegum. Innan ramma skipulagningar þessa markaðar ættu fyrirtæki, sem stunda vöruflutninga á vegum með vélknúnum ökutækjum eða samtengdum ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 2,5 tonn, að vera undanþegin kröfunni um Bandalagsleyfi eða öðrum leyfisveitingum fyrir flutninga.

4) Jafnvel þótt ökutæki sem hafa leyfilegan massa með hleðslu undir tilteknum viðmiðunarmörkum falli ekki undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 1071/2009 gefur reglugerðin aðildarríkjunum kost á því að beita hluta eða öllum ákvæðum hennar að því er varðar slík ökutæki.

5) Aðildarríki hafa sem stendur rétt á að setja kröfur um aðgang að starfsgrein flutningsaðila á vegum sem koma til viðbótar þeim sem eru tilgreindar í reglugerð (EB) nr. 1071/2009. Þessi möguleiki hefur ekki reynst nauðsynlegur til að bregðast við aðkallandi þörfum og hefur haft í för með sér mismunandi reglur um aðgang að starfsgrein flutningsaðila á vegum. Því ætti að afnema þennan möguleika.

([1]) Stjtíð. ESB C 197, 8.6.2018, bls. 38.
([2]) Stjtíð. ESB C 176, 23.5.2018, bls. 57.
([3]) Afstaða Evrópuþingsins frá 4. apríl 2019 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og afstaða ráðsins eftir fyrstu umræðu frá 7. apríl 2020 (Stjtíð. ESB C 153, 7.5.2020, bls. 1). Afstaða Evrópuþingsins frá 9. júlí 2020 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum).
([4]) 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 (Stjtíð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51).
([5]) 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 (Stjtíð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 72).

6) Til að berjast gegn svokölluðum „póstkassafyrirtækjum“ og til að ábyrgjast sanngjarna samkeppni og jöfn samkeppnisskilyrði á innri markaðnum er nauðsynlegt að tryggja að flutningsaðilar á vegum með staðfestu í aðildarríki séu með raunverulega og samfellda viðveru í því aðildarríki og annist flutningastarfsemi sína þaðan. Í ljósi reynslunnar er því nauðsynlegt að skýra og herða ákvæðin varðandi raunverulega og varanlega staðfestu fyrirtækja jafnframt því að komið sé í veg fyrir að á þau sé lögð óhófleg stjórnsýslubyrði.

7) Við raunverulega og varanlega viðveru í staðfestuaðildarríki ætti einkum að gera þá kröfu að fyrirtækið annist flutningastarfsemi með viðeigandi tæknibúnaði sem er til staðar í því aðildarríki.

8) Með reglugerð (EB) nr. 1071/2009 er gerð krafa um að fyrirtæki stýri í reynd og að staðaldri starfsemi sinni og noti til þess viðeigandi tæknibúnað og aðstöðu í stjórnstöð í staðfestuaðildarríkinu og jafnframt því er mögulegt að innleiða viðbótarkröfur á landsvísu þar sem algengasta krafan er sú að bílastæði séu fyrir hendi í staðfestuaðildarríkinu. Þær kröfur sem hefur verið beitt með ójöfnum hætti hafa þó ekki dugað til að tryggja raunveruleg tengsl við það aðildarríki í því skyni að berjast gegn póstkassafyrirtækjum (e. *letterbox companies*) og að draga úr hættunni sem stafar af kerfisbundnum gestaflutningum og akstri farandökumanna (e. *nomadic drivers*) sem er skipulagður af hálfu fyrirtækis sem ökutæki snúa ekki aftur til. Með tilliti til þess að sértækar reglur um staðfesturétt og þjónustustarfsemi geta reynst nauðsynlegar til að tryggja eðlilega starfsemi innri markaðarins á sviði flutninga þykir rétt að samræma enn frekar kröfurnar um staðfestu og herða kröfurnar í tengslum við viðveru ökutækjanna sem flutningsaðilinn notar í staðfestuaðildarríkinu. Með því að tilgreina með skýrum hætti innan hvaða tíma að lágmarki ökutækið þarf að snúa til baka stuðlar einnig að því að unnt er annast viðeigandi viðhald á ökutækinu með tæknibúnaðinum sem er til staðar í staðfestuaðildarríkinu auk þess að greiða fyrir eftirliti.

Samstilla ætti lotu slíkra endurkoma við skuldbindingu flutningafyrirtækisins, sem kveðið er á um í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 ([6]), um að skipuleggja rekstur sinn þannig að ökumanni sé kleift að komast heim á a.m.k. fjögurra vikna fresti, svo hægt sé að fullnægja báðum skuldbindingum með endurkomu ökumanns og ökutækis a.m.k. aðra hverja fjögurra vikna lotu. Þessi samstilling styrkir réttindi ökumanns til endurkomu og dregur úr hættunni á að endurkoma ökutækisins sé eingöngu til að uppfylla þessa nýju kröfu um staðfestu. Krafan um endurkomu til staðfestuaðildarríkis ætti þó ekki að fela í sér kröfu um að tiltekinn fjöldi aðgerða fari fram í staðfestuaðildarríkinu eða að dregið sé úr getu flutningsaðila á annan hátt til að veita þjónustu á öllum innri markaðnum.

9) Að því marki sem aðgangur að starfsgrein flutningsaðila á vegum byggist á óflekkuðu mannorði viðkomandi fyrirtækis er þörf á nánari útlistun á viðkomandi einstaklingum, þar sem taka verður tillit til framferðis þeirra, stjórnsýslumeðferðarreglna sem fylgja skal og tímans sem þarf að líða þar til flutningastjóri endurheimtir óflekkað mannorð þegar það hefur spillst.

10) Í ljósi þess að alvarleg brot á landsbundnum skattareglum geta haft umtalsverð áhrif á sanngjarna samkeppni á markaðnum fyrir flutninga á vegum ætti að bæta slíkum brotum við atriðin sem skipta máli við mat á óflekkuðu mannorði.

11) Í ljósi þess að alvarleg brot á reglum Sambandsins um útsendingu starfsmanna á sviði flutninga á vegum, gestaflutninga og lög sem gilda um samningsbundnar skyldur geta mögulega haft umtalsverð áhrif á markaðinn fyrir flutninga á vegum og félagslega vernd starfsmanna ætti að bæta slíkum brotum við atriðin sem skipta máli við mat á óflekkuðu mannorði.

12) Í ljósi mikilvægis sanngjarnrar samkeppni á innri markaðnum ætti að taka tillit til brota á reglum Sambandsins sem varða þetta málefni, þ.m.t. á reglum um aðgang að markaðnum, s.s. reglum um gestaflutninga, við mat á óflekkuðu mannorði flutningastjóra og flutningafyrirtækja. Í þessu sambandi ætti að útskýra skilyrðin fyrir valdheimild framkvæmdastjórnarinnar til að skilgreina alvarleikastig viðkomandi brota.

13) Lögbær landsyfirvöld hafa átt í erfiðleikum með að auðkenna gögn, sem fyrirtæki geta lagt fram til að sýna fram á fjárhagsstöðu sína, einkum þegar vottaðir ársreikningar liggja ekki fyrir. Skýra ætti reglurnar varðandi nauðsynleg gögn til staðfestingar á fjárhagsstöðu.

([6]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar 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 (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 1).

14) Fyrirtæki sem stunda millilandafarmflutninga á vegum með vélknúnum ökutækjum eða samtengdum ökutækjum, sem eru einungis ætluð til vöruflutninga, með leyfilegan massa með hleðslu yfir 2,5 tonnum en ekki yfir 3,5 tonnum, ættu að hafa fullnægjandi fjárhagsstöðu til að tryggja að þau hafi getu til að stunda starfsemi á traustum grunni til lengri tíma. Í ljósi þess að umfang starfseminnar, sem er stunduð með þessum ökutækjum, er vanalega takmarkað ættu samsvarandi kröfur um fjárhagsstöðu ekki að vera eins strangar og þær sem gilda um flutningsaðila sem nota ökutæki sem eru yfir þeim mörkum. Taka ætti tillit til samsettra ökutækja við ákvörðun á nauðsynlegri fjárhagsstöðu. Lögbært yfirvald ætti að setja strangari fjárhagslegar kröfur ef leyfilegur massi samtengdra ökutækja með hleðslu fer yfir 3,5 tonn.

15) Til að setja og viðhalda ströngum kröfum fyrir fyrirtæki án þess að það hafi neikvæð áhrif á innri markaðinn í flutningum á vegum ætti aðildarríkjum einnig að vera heimilt að beita fjárhagslegu kröfunum, sem vísa í notkun þungra ökutækja, gagnvart fyrirtækjum með staðfestu á þeirra yfirráðasvæði að því er varðar ökutæki þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn.

16) Í því skyni að tryggja áreiðanlegan flutningageira á vegum og til að bæta innheimtu skulda gagnvart aðilum sem heyra undir opinberan rétt ættu aðildarríki að hafa möguleika á að krefjast þess að greiðsluskyldur gagnvart opinberum aðilum séu uppfylltar, s.s. virðisaukaskattskuldir og greiðslur til almannatrygginga, og að krefjast þess að fyrirtæki falli ekki undir málsmeðferðarreglur sem hafa verið innleiddar til að verja eigur þeirra.

17) Upplýsingar um flutningsaðila, sem er að finna í rafrænum landsskrám, ættu að vera eins heillegar og vel uppfærðar og mögulegt er til að gera landsbundnum yfirvöldum, sem stýra framfylgd viðeigandi reglna, kleift að hafa nægilega yfirsýn yfir þá flutningsaðila sem eru til rannsóknar. Upplýsingar um skráningarnúmer ökutækja, sem eru tiltæk flutningsaðilum, og áhættumat þeirra ættu einkum að greiða fyrir framfylgd ákvæða reglugerða (EB) nr. 1071/2009 og (EB) nr. 1072/2009, bæði innanlands og yfir landamæri. Því ætti að breyta reglunum um rafrænu landsskrána í samræmi við það.

18) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar reglugerðar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald til að samþykkja m.a. tækniaðgerðir við rafræna leit í rafrænum skrám annarra aðildarríkja. Það gæti falið í sér aðgerðir sem eru nauðsynlegar til að tryggja að lögbær yfirvöld geti fengið aðgang að samhæfðu áhættumati fyrirtækis, skv. 9. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB ([7]), í tengslum við vegaeftirlit. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ([8]).

19) Skilgreining á alvarlegustu brotunum þar sem farið er yfir daglegan aksturstíma, eins og kveðið er á um í IV. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1071/2009, samrýmist ekki viðkomandi gildandi ákvæðum sem mælt er fyrir um í reglugerð (EB) nr. 561/2006. Þetta ósamræmi veldur óvissu og leiðir til þess að landsyfirvöld beita mismunandi aðferðum sem hefur í för með sér erfiðleika að því er varðar framfylgd viðkomandi reglna. Því ætti að skýra þá skilgreiningu til að tryggja samræmi milli reglugerðanna tveggja.

20) Reglurnar um landsbundna flutninga sem farmflytjendur, sem hafa ekki aðsetur í gistiaðildarríki („gestaflutningar“), framfylgja tímabundið ættu að vera skýrar, einfaldar og auðvelt að framfylgja þeim, jafnframt því að viðhalda því frjálsræði sem hefur áunnist fram að þessu.

21) Gestaflutningar ættu að stuðla að aukinni hleðslunýtingu þungra ökutækja og fækka ferðum án farms og þeir ættu að vera leyfilegir svo fremi að ekki skapist varanleg eða samfelld starfsemi í viðkomandi aðildarríki. Til að tryggja að með gestaflutningum skapist ekki varanleg eða samfelld starfsemi ættu farmflytjendur ekki að hafa leyfi til að stunda gestaflutninga í sama aðildarríki innan tiltekins tíma eftir að þeim lýkur.

([7]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða ráðsins (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og tilskipunar 2002/15/EB varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 35).

([8]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

22) Jafnvel þótt aukið frelsi, sem komið var á með 4. gr. tilskipunar ráðsins 92/106/EBE ([9]), í samanburði við gestaflutninga samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1072/2009, hafi reynst gagnlegt við að efla samsetta flutninga og því ætti að jafnaði að viðhalda, er nauðsynlegt að tryggja að það sé ekki misnotað. Reynslan hefur sýnt, í tilteknum hlutum Sambandsins, að þessu ákvæði hefur verið beitt á kerfisbundinn hátt til að sniðganga tímabundið eðli gestaflutninga og notað sem grundvöllur fyrir samfelldri viðveru ökutækja í öðru aðildarríki en því þar sem fyrirtækið hefur staðfestu. Slíkir óheiðarlegir starfshættir gætu leitt til félagslegra undirboða og valdið því að lagaramminn um gestaflutninga verði ekki virtur. Því ætti að vera mögulegt fyrir aðildarríki að víkja frá ákvæðum 4. gr. tilskipunar 92/106/EBE og beita ákvæðunum um gestaflutninga í reglugerð (EB) nr. 1072/2009 til að ráða bót á slíkum vandamálum með því að innleiða hlutfallsleg mörk á samfelldri viðveru ökutækja á yfirráðasvæði sínu.

23) Árangursrík og skilvirk framfylgd reglnanna er forsenda sanngjarnrar samkeppni á innri markaðnum. Frekari stafvæðing tækja til framfylgdar er mjög mikilvæg til að losa um getu til framfylgdar, til að draga úr óþarfa stjórnsýslubyrði á flutningsaðila sem stunda flutninga milli landa, einkum lítil og meðalstór fyrirtæki, til að viðhafa markvissari nálgun gagnvart flutningsaðilum í áhættusömum rekstri og til að greina sviksamlegt athæfi. Skýra ætti þau úrræði sem flutningsaðilar á vegum geta beitt til að sýna fram á að þeir fari að reglum um gestaflutninga. Vegaeftirlit ætti að byggjast á flutningsskjölum og, ef þær eru fyrir hendi, ökuritaskrám. Til að einfalda framvísun viðeigandi gagna og meðhöndlun þeirra af hálfu lögbærra yfirvalda ætti að viðurkenna notkun og sendingu rafrænna flutningsupplýsinga sem úrræði til að sýna fram á reglufylgni. Sniðið, sem er notað í þessu skyni, ætti að tryggja áreiðanlegar og ósviknar upplýsingar. Að teknu tilliti til aukinnar notkunar á skilvirkum, rafrænum upplýsingaskiptum í flutningum og birgðastjórnun er mikilvægt að tryggja samræmi reglurammans og að setja ákvæði sem varða einföldun stjórnsýslumeðferðarreglna.

24) Flutningafyrirtæki eru viðtakendur reglna um flutninga milli landa og verða að sæta afleiðingunum ef þau gerast sek um brot á þessum reglum. Til að koma í veg fyrir misnotkun fyrirtækja sem semja við farmflytjendur á vegum um flutningaþjónustu ættu aðildarríkin þó einnig að kveða á um skýrar og fyrirsjáanlegar reglur um viðurlög gegn sendendum, farmiðlurum, verktökum og undirverktökum í tilvikum þar sem þeir vissu eða hefðu átt að vita, í ljósi allra viðeigandi aðstæðna, að flutningaþjónustan, sem þeir panta, tengist brotum á ákvæðum reglugerðar (EB) nr. 1072/2009.

25) Evrópska vinnumálastofnunin mun gegna mikilvægu hlutverki við að liðsinna aðildarríkjum við að framfylgja reglunum í þessari reglugerð með fullnægjandi hætti, en eins og sett er fram í 4. mgr. 1. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1149 ([10]) nær umfang starfsemi hennar yfir reglugerð (EB) nr. 1071/2009. Þetta hlutverk mun einkum varða samstillt eftirlit, greiða fyrir samvinnu aðildarríkja og upplýsingaskiptum milli þeirra, stuðla að og deila bestu starfsvenjum og styðja uppbyggingu á getu, þjálfun og herferðum til vitundarvakningar.

26) Til að taka tillit til markaðsþróunar og tækniframfara ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins að því er varðar að breyta I., II. og III. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1071/2009 og I., II. og III. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1072/2009. Einkar mikilvægt er að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 ([11]). Einkum, í því skyni að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða, fá Evrópuþingið og ráðið öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkjanna og hafa sérfræðingar þeirra kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem vinna að undirbúningi framseldra gerða.

27) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar reglugerðar, þ.e. að samræma tiltekin svið sem hafa hingað til ekki verið samræmd í lögum Sambandsins, einkum að því er varðar flutninga með léttum atvinnuökutækjum og starfsvenjur við framkvæmd þeirra og að samræma samkeppnisskilyrði

([9]) Tilskipun ráðsins 92/106/EBE frá 7. desember 1992 um setningu sameiginlegra reglna fyrir tilteknar tegundir samsettra völuflutninga milli aðildarríkja (Stjtíð. EB L 368, 17.12.1992, bls. 38).

([10]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1149 frá 20. júní 2019 um að koma á fót evrópskri vinnumálastofnun, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 883/2004, (ESB) nr. 492/2011 og (ESB) 2016/589 og um niðurfellingu ákvörðunar (ESB) 2016/344 (Stjtíð. ESB L 186, 11.7.2019, bls. 21).

([11]) Stjtíð. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.

ásamt því að bæta framfylgd, og þeim verður betur náð á vettvangi Sambandsins vegna eðlis markmiðanna sem stefnt er að ásamt eðli flutninganna á vegum sem ná yfir landamæri, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná þessum markmiðum.

28) Því ætti að breyta reglugerðum (EB) nr. 1071/2009 og (EB) nr. 1072/2009 ásamt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 ([12]) til samræmis við það.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

*1. gr.*

**Breytingar á reglugerð (EB) nr. 1071/2009**

Reglugerð (EB) nr. 1071/2009 er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum 4. mgr. 1. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað a-liðar kemur eftirfarandi:

„a) um fyrirtæki sem stunda farmflutninga á vegum einungis með vélknúnum ökutækjum eða samtengdum ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn og sem stunda eingöngu flutninga innanlands í staðfestuaðildarríki sínu,“.

b) Eftirfarandi lið er bætt við:

„aa) um fyrirtæki sem stunda farmflutninga á vegum einungis með vélknúnum ökutækjum eða samtengdum ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 2,5 tonn,“.

c) Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:

„b) um fyrirtæki sem stunda farþegaflutninga á vegum sem eru ekki stundaðir í ábataskyni eða sem hafa aðra aðalstarfsemi en farþegaflutninga á vegum,“.

d) Eftirfarandi undirgrein er bætt við:

„Að því er varðar b-lið fyrstu undirgreinar eiga flutningar á vegum, aðrir en þeir sem stundaðir eru gegn gjaldi eða fyrir eigin reikning, þar sem ekki er tekið á móti beinni eða óbeinni greiðslu og sem leiða hvorki til tekjuöflunar ökumanns ökutækisins eða annarra með beinum eða óbeinum hætti, og tengjast ekki atvinnustarfsemi, að teljast til flutninga sem eru ekki stundaðir í ábataskyni.“

2) Í 3. gr. fellur 2. mgr. brott.

3) Í stað 5. gr. kemur eftirfarandi:

*„5. gr.*

**Skilyrði varðandi kröfu um staðfestu**

1. Til að fullnægja kröfunni, sem mælt er fyrir um í a-lið 1. mgr. 3. gr., skal fyrirtæki í staðfestuaðildarríki:

a) hafa athafnasvæði þar sem það getur nálgast frumrit af grunnviðskiptaskjölum sínum, hvort sem er á rafrænu formi eða öðru formi, einkum flutningssamninga, skjöl varðandi ökutækin sem fyrirtækið hefur afnot af, bókhaldsgögn, starfsmannaskjöl, ráðningarsamninga, almannatryggingarskjöl, skjöl með gögnum um útsendingu ökumanna og staðsetningu þeirra, skjöl með gögnum varðandi gestaflutninga, aksturstíma og hvíldartíma og hvers konar önnur skjöl sem lögbært yfirvald verður að hafa aðgang að til að sannreyna að fyrirtækið uppfylli skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð,

b) skipuleggja aðgerðir ökutækjaflota síns á þann hátt að tryggt verði að ökutæki, sem fyrirtækið hefur yfir að ráða og eru notuð við flutninga milli landa, snúi aftur til einnar af bækistöðvunum í því aðildarríki eigi síðar en átta vikum eftir að hafa farið þaðan,

([12]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 frá 25. október 2012 um samvinnu á sviði stjórnsýslu fyrir tilstilli upplýsingakerfisins fyrir innri markaðinn og niðurfellingu á ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2008/49/EB (reglugerðin um „IM-upplýsingakerfið“) (Stjtíð. ESB L 316, 14.11.2012, bls. 1).

c) vera á skrá yfir félög í atvinnurekstri í því aðildarríki eða annarri svipaðri skrá hvenær sem þess er krafist samkvæmt landslögum,

d) greiða skatt af tekjum og, hvenær sem þess er krafist samkvæmt landslögum, hafa gilt virðisaukaskattsnúmer,

e) hafa yfir að ráða, þegar leyfi hefur verið veitt, einu eða fleiri ökutækjum sem eru skráð eða viðurkennd til aksturs eða viðurkennd til notkunar í samræmi við löggjöf þess aðildarríkis, hvort sem ökutækin eru að fullu í eigu þess eða t.d. fengin með kaupleigusamningi eða leigusamningi,

f) stýra í reynd og að staðaldri stjórnsýslu- og viðskiptastarfsemi sinni með viðeigandi búnaði og aðstöðu á athafnasvæði, eins og um getur í a-lið, í því aðildarríki auk þess að stjórna í reynd og að staðaldri flutningastarfsemi sinni með ökutækjunum, sem um getur í g-lið, með viðeigandi tækjabúnaði í því aðildarríki,

g) hafa að staðaldri yfir að ráða fjölmörgum ökutækja sem uppfylla skilyrðin, sem mælt er fyrir um í e-lið, og ökumönnum sem hafa að jafnaði aðsetur í bækistöð í því aðildarríki, í báðum tilvikum í réttu hlutfalli við umfang flutningastarfsemi fyrirtækisins.

2. Til viðbótar við kröfurnar, sem mælt er fyrir um í 1. mgr., geta aðildarríki krafist þess að fyrirtæki í staðfestuaðildarríkinu hafi yfir að ráða:

a) í réttu hlutfalli við umfang starfsemi fyrirtækisins, stjórnendum á athafnasvæðinu með viðeigandi menntun og hæfi eða flutningastjóra sem hægt er að ná til á hefðbundnum skrifstofutíma,

b) í réttu hlutfalli við umfang starfsemi fyrirtækisins, rekstrarinnviðum auk tæknibúnaðarins, sem um getur í f-lið 1. mgr., á yfirráðasvæði þess aðildarríkis, þ.m.t. skrifstofu sem er opin á hefðbundnum skriftstofutíma.“

4) Ákvæðum 6. gr. er breytt sem hér segir:

a) Ákvæðum 1. mgr. er breytt sem hér segir:

i. Í stað annarrar undirgreinar kemur eftirfarandi:

„Aðildarríki skulu líta til framferðis fyrirtækisins, flutningastjóra þess, framkvæmdastjóra og annarra hlutaðeigandi einstaklinga, sem aðildarríkið kann að taka ákvörðun um, þegar þau ákvarða hvort fyrirtæki hafi fullnægt kröfunni um óflekkað mannorð. Hvers konar vísanir í þessa grein til sakfellinga, viðurlaga eða brota skulu taka til sakfellinga, viðurlaga af hálfu eða brota fyrirtækisins sjálfs, flutningastjóra þess, framkvæmdastjóra og annarra hlutaðeigandi einstaklinga sem aðildarríkið kann að taka ákvörðun um.“

ii. Í vi. lið a-liðar í þriðju undirgrein fellur brott orðið „og“.

iii. Eftirfarandi lið er bætt við a-lið í þriðju undirgrein:

„vii. skattalög og“.

iv. Eftirfarandi liðum er bætt við b-lið þriðju undirgreinar:

„xi. útsendingu starfsmanna á sviði flutninga á vegum,

xii. lög sem gilda um samningsbundnar skyldur,

xiii. gestaflutninga.“

b) Í stað 2. mgr. kemur eftirfarandi:

„2. Að því er varðar b-lið þriðju undirgreinar 1. mgr., ef flutningastjóri eða flutningafyrirtæki hefur verið sakfellt fyrir hegningarlagabrot eða sætt viðurlögum við einu af alvarlegustu brotum á reglum Sambandsins, eins og þær eru settar fram í IV. viðauka, í einu eða fleiri aðildarríkjum, skal lögbært yfirvald staðfestuaðildarríkisins framkvæma og ljúka, á viðeigandi hátt og tímanlega, stjórnsýslumeðferð sem felur í sér, ef við á, vettvangsskoðun á athafnasvæði viðkomandi fyrirtækis.

Meðan á stjórnsýslumeðferðinni stendur skal flutningastjóri eða annar lagalegur fyrirsvarsmaður flutningafyrirtækisins, eftir því sem við á, eiga rétt á að leggja fram röksemdafærslur sínar og útskýringar.

Meðan á stjórnsýslumeðferðinni stendur skal lögbæra yfirvaldið meta hvort það að óflekkað mannorð spillist myndi, við sérstakar aðstæður, valda óhóflegum viðbrögðum í einstaka tilviki. Í tengslum við þetta mat skal lögbæra yfirvaldið taka tillit til fjölda alvarlegra brota á landsbundnum reglum og reglum Sambandsins, eins og um getur í þriðju undirgrein 1. mgr., auk fjölda alvarlegustu brota á reglum Sambandsins, eins og sett er fram í IV. viðauka, sem flutningastjóri eða flutningafyrirtæki hefur verið sakfellt fyrir eða sætt viðurlögum. Gefa skal tilhlýðilega rökstuddar ástæður fyrir sérhverri slíkri niðurstöðu.

Telji lögbæra yfirvaldið að óflekkað mannorð myndi spillast óhóflega mikið skal það ákvarða að viðkomandi fyrirtæki njóti áfram óflekkaðs mannorðs. Ástæður þessarar ákvörðunar skulu skráðar í landsskrána. Tilgreina skal fjölda þessara ákvarðana í skýrslunni sem um getur í 1. mgr. 26. gr.

Telji lögbært yfirvald að óflekkað mannorð myndi ekki spillast óhóflega mikið skal sakfellingin eða viðurlögin hafa í för með sér að óflekkað mannorð spillist.“

c) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„2a. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framkvæmdargerðir þar sem mælt er fyrir um flokka, tegundir og alvarleika alvarlegra brota á reglum Sambandsins, sem um getur í b-lið þriðju undirgreinar 1. mgr., sem geta, til viðbótar við þau sem sett eru fram í IV. viðauka, spillt óflekkuðu mannorði. Við ákvörðun forgangsröðunar við eftirlit, skv. 1. mgr. 12. gr., skulu aðildarríkin taka tillit til upplýsinga um þau brot, þ.m.t. upplýsingar fengnar frá hinum aðildarríkjunum.

Í því skyni skal framkvæmdastjórnin:

a) mæla fyrir um flokka og tegundir algengustu brota,

b) skilgreina alvarleika brotanna í tengslum við þann möguleika að þau geti haft í för með sér hættu á dauðsföllum eða alvarlegu líkamstjóni og að þau raski samkeppni á markaðnum fyrir flutninga á vegum, þ.m.t. með því að skerða vinnuskilyrði flutningastarfsmanna,

c) ákvarða fjölda þeirra atvika þar sem endurtekin brot teljast alvarleg, að teknu tilliti til fjölda þeirra ökutækja sem eru notuð í flutningastarfsemi undir stjórn flutningastjóra.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 3. mgr. 25. gr.“

5) Ákvæðum 7. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrstu undirgreinar 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Til að uppfylla kröfuna, sem mælt er fyrir um í c-lið 1. mgr. 3. gr., skal fyrirtæki ávallt vera fært um að uppfylla fjárhagslegar skuldbindingar sínar á uppgjörsárinu. Fyrirtækið skal sýna fram á, á grunni ársreikninga, sem eru vottaðir af hálfu endurskoðanda eða tilhlýðilega viðurkennds einstaklings, að það hafi, ár hvert, til ráðstöfunar fjármagn og annað eigið fé sem nemur alls a.m.k.:

a) 9000 evrum fyrir fyrsta vélknúna ökutækið sem er notað,

b) 5000 evrum fyrir hvert vélknúið ökutæki eða samtengt ökutæki til viðbótar þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer yfir 3,5 tonn og

c) 900 evrum fyrir hvert notað vélknúið ökutæki eða samtengt ökutæki til viðbótar þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer yfir 2,5 tonn en ekki yfir 3,5 tonn.

Fyrirtæki sem stunda farmflutninga á vegum eingöngu með vélknúnum ökutækjum eða samtengdum ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer yfir 2,5 tonn en ekki yfir 3,5 tonn skulu sýna fram á, á grunni ársreikninga, sem eru vottaðir af hálfu endurskoðanda eða tilhlýðilega viðurkennds einstaklings, að þau hafi, ár hvert, til ráðstöfunar fjármagn og annað eigið fé sem nemur alls a.m.k.:

a) 1800 evrum fyrir fyrsta ökutækið sem er notað og

b) 900 evrum fyrir hvert viðbótarökutæki sem er notað.

Aðildarríki geta krafist þess að fyrirtæki með staðfestu á yfirráðasvæði þeirra sýni fram á að þau hafi til ráðstöfunar fjármagn og annað eigið fé fyrir þessi ökutæki og fyrir ökutækin sem um getur í fyrstu undirgrein. Í slíkum tilvikum skal lögbært yfirvald í hlutaðeigandi aðildarríki tilkynna framkvæmdastjórninni um það og skal framkvæmdastjórnin gera þær upplýsingar aðgengilegar öllum.“

b) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„1a. Til viðbótar við kröfurnar, sem eru settar fram í 1. mgr., geta aðildarríkin krafist þess að fyrirtæki, flutningastjóri eða aðrir hlutaðeigandi einstaklingar, eins og aðildarríkin kunna að ákvarða, hafi ekki útistandandi ópersónubundnar skuldir gagnvart aðilum sem heyra undir opinberan rétt, og að þeir séu ekki gjaldþrota eða hafi verið teknir til ógjaldfærni- eða slitameðferðar.“

c) Í stað 2. mgr. kemur eftirfarandi:

„2. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. getur lögbært yfirvald samþykkt eða krafist þess að fyrirtæki sýni fram á fjárhagsstöðu sína með yfirlýsingu sem lögbært yfirvald ákveður, s.s. bankaábyrgð eða tryggingu, þ.m.t. starfsábyrgðartrygging frá einum eða fleiri bönkum eða öðrum fjármálastofnunum, þ.m.t. tryggingafélög, eða með öðru bindandi skjali með óskipta bótaábyrgð á fyrirtækinu að því er varðar fjárhæðina sem tilgreind er í 1. mgr.“

d) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„2a. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr., þegar vottaðir ársreikningar liggja ekki fyrir að því er varðar árið sem fyrirtæki hlaut skráningu, skal lögbært yfirvald samþykkja að fyrirtæki sýni fram á fjárhagsstöðu sína með yfirlýsingu, s.s. bankaábyrgð, skjali í nafni fyrirtækisins þar sem fjármálastofnun staðfestir aðgang að lánsfé, eða með öðru bindandi skjali, sem lögbært yfirvald ákveður, sem færir sönnur á að fyrirtækið hafi til ráðstöfunar þær fjárhæðir sem eru tilgreindar í 1. mgr.“

6) Ákvæðum 8. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 5. mgr. kemur eftirfarandi:

„5. Aðildarríki geta stuðlað að því að reglubundin þjálfunarnámskeið séu haldin á þriggja ára fresti í námsgreinunum, sem taldar eru upp í I. viðauka, til að tryggja að einstaklingurinn eða einstaklingarnir, sem um getur í 1. mgr., fylgist nægilega vel með þróun innan sviðsins.“

b) Í stað 9. mgr. kemur eftirfarandi:

„9. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 24. gr. a til að breyta I., II. og III. viðauka í því skyni að laga þá að markaðsþróun og tækniframförum.“

7) Eftirfarandi málsgrein er bætt við í 9. gr.:

„Að því er varðar veitingu leyfis til fyrirtækis sem stundar farmflutninga á vegum einungis með vélknúnum ökutækjum eða samtengdum ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn geta aðildarríki ákveðið að veita einstaklingunum, sem geta framvísað sönnun þess efnis að þeir hafi að staðaldri stjórnað fyrirtæki af sömu tegund á tíu ára tímabili fyrir 20. ágúst 2020, undanþágu frá prófunum sem um getur í 1. mgr. 8. gr.“

8) Í 4. mgr. 11. gr. fellur þriðja undirgrein brott.

9) Ákvæðum 12. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Lögbær yfirvöld skulu reglulega fylgjast með því hvort fyrirtæki, sem þau hafa veitt leyfi til að starfa sem flutningsaðilar á vegum, uppfylli áfram kröfurnar sem mælt er fyrir um í 3. gr. þessarar reglugerðar. Í því skyni skulu aðildarríki viðhafa eftirlit, eftir því sem við á, þ.m.t. vettvangsskoðun á athafnasvæði viðkomandi fyrirtækis, og beina eftirlitinu einkum að þeim fyrirtækjum sem flokkast sem fyrirtæki sem skapa aukna áhættu. Aðildarríki skulu í þeim tilgangi rýmka áhættumatskerfið sem þau komu á fót skv. 9. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB (*) sem tekur til allra brota sem eru tilgreind í 6. gr. þessarar reglugerðar.

---

(*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða ráðsins (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og tilskipunar 2002/15/EB varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 35).“

b) Önnur undirgrein 2. mgr. fellur brott.

10) Í stað c-liðar 1. mgr. 13. gr. kemur eftirfarandi:

„c) allt að sex mánaða frest þar sem kröfu um fjárhagsstöðu hefur ekki verið fullnægt, til að sýna fram á að þeirri kröfu er fullnægt á ný og til frambúðar.“

11) Ákvæðum 14. gr. er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi undirgrein er bætt við 1. mgr.:

„Lögbæra yfirvaldið skal ekki veita flutningastjóranum uppreisn æru fyrr en eitt ár er liðið frá spillingu óflekkaðs mannorðs og, í öllu falli, ekki fyrr en flutningastjórinn hefur sýnt fram á að hann hafi hlotið viðeigandi þjálfun í a.m.k. þrjá mánuði eða staðist próf í þeim námsgreinum sem eru tilgreindar í I. hluta I. viðaukans við þessa reglugerð.“

b) Í stað 2. mgr. kemur eftirfarandi:

„2. Nema og þar til gerðar hafa verið ráðstafanir til uppreisnar æru, í samræmi við ákvæði landslaga og 1. mgr. þessarar greinar, skal vottorð um starfshæfni, sem um getur í 8. mgr. 8. gr. og gefið hefur verið út til handa flutningastjóranum sem lýstur hefur verið óhæfur, ekki vera í gildi í neinu aðildarríki.“

12) Ákvæðum 16. gr. er breytt sem hér segir:

a) Ákvæðum 2. mgr. er breytt sem hér segir:

i. Í stað c-liðar kemur eftirfarandi:

„c) nöfn flutningastjóra sem teljast uppfylla kröfurnar, sem mælt er fyrir um í 3. gr., að því er varðar óflekkað mannorð og starfshæfni eða, eins og við á, nafn lagalegs fyrirsvarsmanns,“.

ii. Eftirfarandi liðum er bætt við:

„g) skráningarnúmer ökutækjanna sem fyrirtækið hefur yfir að ráða skv. g-lið 1. mgr. 5. gr.,

h) fjölda ráðinna starfsmanna fyrirtækisins 31. desember á næstliðnu ári sem skal skráður í landsskrána eigi síðar en 31. mars ár hvert,

i) áhættumat fyrirtækisins skv. 1. mgr. 9. gr. tilskipunar 2006/22/EB.“

iii. Í stað annarrar, þriðju og fjórðu undirgreinar kemur eftirfarandi:

„Gögnin, sem um getur í a- til d-lið fyrstu undirgreinar, skulu vera aðgengileg almenningi í samræmi við viðeigandi ákvæði um vernd persónuupplýsinga.

Aðildarríki geta valið að geyma gögnin, sem um getur í e- til i-lið fyrstu undirgreinar í aðskildum skrám. Í slíkum tilvikum skulu öll lögbær yfirvöld í viðkomandi aðildarríki hafa beinan aðgang að gögnunum, sem um getur í e- og f-lið, eða þau vera þeim aðgengileg ef þau óska eftir því. Umbeðnar upplýsingar skulu veittar innan fimm virkra daga frá móttöku beiðninnar.

Gögnin, sem um getur í g-, h- og i-lið fyrstu undirgreinar, skulu vera aðgengileg lögbærum yfirvöldum við vegaeftirlit eigi síðar en 12 mánuðum frá gildistöku framkvæmdargerðarinnar, sem er samþykkt skv. 6. mgr., þar sem virknin er tilgreind sem gerir kleift að gera gögnin aðgengileg lögbærum yfirvöldum við vegaeftirlit.

Önnur yfirvöld en lögbær yfirvöld skulu einungis hafa aðgang að gögnunum, sem um getur í e- til i-lið fyrstu undirgreinar, ef þau hafa tilhlýðilegar heimildir til að hafa eftirlit með viðurlögum og beitingu þeirra á sviði flutninga á vegum og opinberir starfsmenn þeirra eru eiðsvarnir eða á annan formlegan hátt bundnir þagnarskyldu.“

b) Í stað 4. mgr. kemur eftirfarandi:

„4. Aðildarríki skulu gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að öll gögn, sem geymd eru í rafrænu landsskránni, séu uppfærð reglulega og séu nákvæm.“

c) Eftirfarandi undirgreinum er bætt við 6. mgr.:

„Eigi síðar en 14 mánuðum eftir samþykkt framkvæmdargerðar um sameiginlega formúlu til að reikna út áhættumatið, eins og um getur í 1. mgr. 9. gr. tilskipunar 2006/22/EB, skal framkvæmdastjórnin samþykkja framkvæmdargerðir þar sem virknin er tilgreind sem gerir kleift að gera gögnin, sem um getur í g-, h- og i-lið fyrstu undirgreinar 2. mgr., aðgengileg lögbærum yfirvöldum við vegaeftirlit.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við ráðgjafarnefndarmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 25. gr.“

d) Ákvæði 7. mgr. falla brott,

13) Í stað 18. gr. kemur eftirfarandi:

*„18. gr.*

**Samvinna á sviði stjórnsýslu milli aðildarríkjanna**

1. Aðildarríki skulu tilnefna sinn eigin tengilið sem ber ábyrgð á upplýsingaskiptum við hin aðildarríkin að því er varðar beitingu þessarar reglugerðar. Aðildarríki skulu senda framkvæmdastjórninni nöfn og heimilisföng sinna tengiliða eigi síðar en 4. desember 2011. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skrá yfir alla tengiliðina og senda hana til allra aðildarríkjanna.

2. Lögbær yfirvöld aðildarríkjanna skulu vinna náið saman og veita hvert öðru, án tafar, gagnkvæma aðstoð og allar viðeigandi upplýsingar til að greiða fyrir framkvæmd og framfylgd þessarar reglugerðar.

3. Lögbær yfirvöld aðildarríkjanna skulu skiptast á upplýsingum um sakfellingar og viðurlög við alvarlegum brotum sem um getur í 2. mgr. 6. gr. Aðildarríki, sem berst tilkynning um alvarlegt brot, sem um getur í 2. mgr. 6. gr., sem hefur leitt til sakfellingar eða viðurlaga í öðru aðildarríki á tveimur næstliðnum árum, skal skrá brotið í rafræna landsskrá sína.

4. Aðildarríki skulu svara beiðnum um upplýsingar frá öllum lögbærum yfirvöldum í hinum aðildarríkjunum og framkvæma eftirlitsúttektir, skoðanir og athuganir á því hvort flutningsaðilar á vegum með staðfestu á yfirráðasvæði þeirra uppfylli kröfurnar sem mælt er fyrir um í a-lið 1. mgr. 3. gr. Slíkar beiðnir um upplýsingar geta falið í sér aðgang að nauðsynlegum gögnum til að sýna fram á að skilyrðin, sem mælt er fyrir um í 5. gr., hafi verið uppfyllt. Beiðnir lögbærra yfirvalda aðildarríkjanna um upplýsingar skulu vera tilhlýðilega rökstuddar. Í þessu skyni skulu beiðnir fela í sér trúverðugar upplýsingar um möguleg brot á ákvæðum a-liðar 1. mgr. 3. gr. þar sem tilgreina skal tilganginn með beiðninni og greina nægilega ítarlega frá því hvaða upplýsingum og gögnum er óskað eftir.

5. Aðildarríki skulu leggja fram upplýsingar sem önnur aðildarríki óska eftir, skv. 4. mgr., innan 30 virkra daga frá móttöku beiðninnar. Aðildarríkin geta komið sér saman um styttri frest.

6. Ef aðildarríkið, sem beiðni er beint til, telur að beiðnin sé ekki nægilega vel rökstudd skal það tilkynna aðildarríkinu, sem leggur fram beiðnina, um það innan 10 virkra daga frá móttöku beiðninnar. Aðildarríkið, sem leggur fram beiðnina, skal leggja fram frekari rökstuðning fyrir henni. Ef aðildarríkið, sem leggur fram beiðnina, getur ekki veitt frekari rökstuðning fyrir henni getur aðildarríkið, sem tekur á móti beiðninni, hafnað henni.

7. Ef erfitt er að verða við beiðni um upplýsingar eða að framkvæma eftirlitsúttektir, skoðanir eða athuganir skal aðildarríkið, sem beiðni er beint til, tilkynna aðildarríkinu, sem leggur fram beiðni, þar um innan 10 virkra daga frá móttöku beiðninnar, þar sem ástæðurnar fyrir erfiðleikunum koma fram. Hlutaðeigandi aðildarríki skulu hafa samráð sín á milli í því skyni að ráða bót á hvers konar erfiðleikum sem upp koma. Ef viðvarandi tafir verða á veitingu upplýsinga til aðildarríkisins, sem leggur fram beiðni, skal tilkynna það framkvæmdastjórninni og skal hún gera viðeigandi ráðstafanir.

8. Upplýsingaskiptin, sem um getur í 3. mgr., skulu fara fram í gegnum boðskiptakerfið, þ.e. kerfi fyrir evrópskrar skrár yfir flutningafyrirtæki á vegum (e. *European Registers of Road Transport Undertakings (ERRU-kerfið)*), sem komið var á fót með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1213/2010 (*). Samvinna á sviði stjórnsýslu og gagnkvæm aðstoð á milli lögbærra yfirvalda aðildarríkjanna, sem kveðið er á um í 4.–7. mgr., skal fara fram í gegnum upplýsingakerfið fyrir innri markaðinn (e. *Internal Market Information System (IM-upplýsingakerfið)*) sem komið er á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 (**). Í þessum tilgangi má hvert aðildarríki tilnefna tengiliðinn, sem um getur í 1. mgr., sem lögbært yfirvald og skal upplýsa framkvæmdastjórnina um það í gegnum IM-upplýsingakerfið.

9. Aðildarríkin skulu sjá til þess að upplýsingarnar, sem þau hafa fengið sendar samkvæmt þessari grein, séu aðeins notaðar í tengslum við málið eða málin sem lágu til grundvallar beiðninni. Öll vinnsla persónuupplýsinga skal eingöngu framkvæmd í því skyni að uppfylla ákvæði þessarar reglugerðar og skal hún samrýmast reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 (***).

10. Gagnkvæm samvinna og aðstoð á sviði stjórnsýslu skal veitt án endurgjalds.

11. Beiðni um upplýsingar skal ekki hindra lögbær yfirvöld í að grípa til ráðstafana, í samræmi við viðeigandi landsbundin lög og lög Sambandsins, til að rannsaka og koma í veg fyrir meint brot á þessari reglugerð.

---

(*) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1213/2010 frá 16. desember 2010 um sameiginlegar reglur varðandi samtengingu rafrænna landsskráa yfir flutningafyrirtæki á vegum (Stjtíð. ESB L 335, 18.12.2010, bls. 21).

(**) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1024/2012 frá 25. október 2012 um samvinnu á sviði stjórnsýslu fyrir tilstilli upplýsingakerfisins fyrir innri markaðinn og niðurfellingu á ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2008/49/EB (reglugerðin um „IM-upplýsingakerfið“) (Stjtíð. ESB L 316, 14.11.2012, bls. 1).

(***) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/679 frá 27. apríl 2016 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga og niðurfellingu tilskipunar 95/46/EB (Stjtíð. ESB L 119, 4.5.2016, bls. 1).“

14) Eftirfarandi málsgreinum er bætt við 23. gr.:

„Þrátt fyrir 2. mgr. 1. gr. skulu fyrirtæki, sem stunda millilandafarmflutninga á vegum einungis með vélknúnum ökutækjum eða samtengdum ökutækjum, þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn, undanþegin ákvæðum þessarar reglugerðar frá og með 21. maí 2022, nema kveðið sé á um annað í löggjöf staðfestuaðildarríkisins.

Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. 16. gr. skal krafan um að færa áhættumat fyrirtækjanna inn í rafrænar landsskrár koma til framkvæmda 14 mánuðum eftir gildistöku framkvæmdargerðarinnar um sameiginlega formúlu til að reikna út áhættumatið sem um getur í 1. mgr. 9. gr. tilskipunar 2006/22/EB.“

15) Ákvæði 24. gr. falla brott.

16) Eftirfarandi grein er bætt við:

*„24. gr. a*

**Beiting framsals**

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 9. mgr. 8. gr., um óákveðinn tíma frá 20. ágúst 2020.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla valdaframsalið sem um getur í 9. mgr. 8. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal binda enda á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi neinna framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Áður en framseld gerð er samþykkt skal framkvæmdastjórnin hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 (*).

5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 9. mgr. 8. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

---

(*) Stjtíð. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.“

17) Ákvæðum 25. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 2. mgr. kemur eftirfarandi:

„2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 4. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 (*).

_____

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).“

b) Í stað 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.“

18) Ákvæðum 26. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrirsagnarinnar kemur eftirfarandi:

*„Skýrslugjöf og endurskoðun“.*

b) Í stað b-liðar 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„b) upplýsingar um hversu mörg starfsleyfi eru veitt, samkvæmt þessari reglugerð, á hverju ári og eftir tegund, hversu mörg starfsleyfi eru felld úr gildi tímabundið, hversu mörg eru afturkölluð, hversu margar yfirlýsingar eru gefnar út um að flutningastjóri sé óhæfur ásamt rökstuddum ástæðum fyrir þessum ákvörðunum. Skýrslur sem varða tímabilið eftir 21. maí 2022 skulu einnig innihalda sundurliðun á þessum atriðum eftir:

i. aðilum sem stunda farþegaflutninga á vegum,

ii. farmflytjendum á vegum sem nota einungis vélknúin ökutæki eða samtengd ökutæki þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn og

iii. öllum öðrum farmflytjendum á vegum,“.

c) Eftirfarandi málsgreinum er bætt við:

„3. Á tveggja ára fresti skulu aðildarríkin gefa framkvæmdastjórninni skýrslu um beiðnir, sem þau hafa lagt fram skv. 4.–9. mgr. 18. gr., um svör frá öðrum aðildarríkjum og um aðgerðir sem þau hafa gripið til á grundvelli upplýsinga sem hafa verið veittar.

4. Á grundvelli upplýsinganna sem framkvæmdastjórnin safnar skv. 3. mgr. og á grundvelli frekari gagna skal framkvæmdastjórnin, eigi síðar en 21. ágúst 2023, leggja ítarlega skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið varðandi umfang samvinnu á sviði stjórnsýslu milli aðildarríkja, um alla mögulega ágalla þar að lútandi og um mögulegar leiðir til að bæta samvinnuna. Á grundvelli þessarar skýrslu skal hún meta hvort nauðsynlegt sé að leggja til viðbótarráðstafanir.

5. Framkvæmdastjórnin skal meta framkvæmd þessarar reglugerðar, eigi síðar en 21. ágúst 2023, og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um beitingu þessarar reglugerðar.

6. Í framhaldi af skýrslunni, sem um getur í 5. mgr., skal framkvæmdastjórnin reglulega meta þessa reglugerð og leggja niðurstöður matsins fyrir Evrópuþingið og ráðið.

7. Skýrslunum, sem um getur í 5. og 6. mgr., skulu fylgja viðeigandi tillögur að nýrri löggjöf, eftir því sem við á.“

19) Ákvæðum IV. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrirsagnarinnar kemur eftirfarandi:

**„Alvarlegustu brotin að því er varðar 2. mgr. 6. gr.“**

b) Í stað b-liðar 1. liðar kemur eftirfarandi:

„b) farið er yfir, á daglegum vinnutíma, daglegan hámarksaksturstíma sem nemur 50% eða meira.“

c) Í stað 2. liðar kemur eftirfarandi:

„2. Ekki er fyrir hendi neinn ökuriti og/eða hraðatakmarkari eða í ökutækinu er til staðar og/eða notaður sviksamlegur búnaður sem getur breytt færslum skráningarbúnaðarins og/eða hraðatakmarkarans eða falsað ökuritaskífur eða gögn sem halað hefur verið niður af ökuritanum og/eða ökumannskortinu.“

*2. gr.*

**Breytingar á reglugerð (EB) nr. 1072/2009**

Reglugerð (EB) nr. 1072/2009 er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum 5. mgr. 1. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað c-liðar kemur eftirfarandi:

„c) til og með 20. maí 2022: vöruflutninga með ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn,“.

b) Eftirfarandi lið er bætt við:

„ca) frá og með 21. maí 2022: vöruflutninga með ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 2,5 tonn,“.

2) Ákvæðum 4. gr. er breytt sem hér segir:

a) Þriðja undirgrein 2. mgr. fellur brott.

b) Í stað 4. mgr. kemur eftirfarandi:

„4. Bandalagsleyfi og staðfest eintök af því skulu vera í samræmi við fyrirmyndina sem er sett fram í II. viðauka þar sem einnig er mælt fyrir um skilyrðin fyrir notkun þess. Í þeim skulu koma fram minnst tveir af þeim öryggisþáttum sem taldir eru upp í I. viðauka.

Ef um er að ræða ökutæki, sem eru notuð til vöruflutninga með leyfilegan massa með hleðslu sem fer ekki yfir 3,5 tonn, og þar sem beitt er lægri fjárhagslegu kröfunum, sem ákvarðaðar eru í annarri undirgrein 1. mgr. 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009, skal útgáfuyfirvaldið skrá í reitinn „sérstakar athugasemdir“ í Bandalagsleyfinu eða staðfestu eintaki þess: „≤ 3,5 t“.

Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 14. gr. b, til að breyta I. og II. viðauka í því skyni að laga þá að tækniframförum.“

3) Í stað 4. mgr. 5. gr. kemur eftirfarandi:

„4. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 14. gr. b, til að breyta III. viðauka í því skyni að laga hann að tækniframförum.“

4) Ákvæðum 8. gr. er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„2a. Farmflytjendur hafa ekki leyfi til að annast gestaflutninga með sama ökutækinu eða, ef um er að ræða samtengt ökutæki, vélknúnu ökutæki þessa sama ökutækis, í sama aðildarríki innan fjögurra daga frá því að gestaflutningum þeirra lauk í því aðildarríki.“

b) Í stað fyrstu undirgreinar 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Innlend farmflutningaþjónusta á vegum sem farmflytjandi, sem hefur ekki aðsetur í aðildarríkinu, stundar í gistiaðildarríkinu telst því aðeins uppfylla ákvæði þessarar reglugerðar að hann geti lagt fram haldgóðar vísbendingar um undanfarandi millilandaflutninga og um alla samfellda gestaflutninga sem farið hafa fram. Ef ökutæki hefur verið á yfirráðasvæði gistiaðildarríkisins í fjóra daga áður en millilandaflutningarnir áttu sér stað skal farmflytjandinn einnig leggja fram haldgóðar vísbendingar um alla flutninga sem fóru fram á því tímabili.“

c) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„4a. Vísbendingarnar, sem um getur í 3. mgr., skulu lagðar fram eða sendar viðurkenndum eftirlitsmanni gistiaðildarríkisins, sé þess óskað og á meðan vegaeftirlitinu stendur. Heimilt er að leggja fram vísbendingarnar eða senda þær með rafrænum hætti, með því að nota endurskoðanlegt og mótað snið sem nota má beint til rafrænnar geymslu og vinnslu, s.s. sem rafrænt farmbréf (e-CMR) samkvæmt viðbótarbókun Genfarsamningsins við samninginn um samkomulag í millilandaflutningum á farmi á vegum að því er varðar rafræna farmbréfið frá 20. febrúar 2008. Meðan á vegaeftirlitinu stendur skal ökumanni heimilt að hafa samband við aðalskrifstofu, flutningastjóra eða annan einstakling eða aðila til að leggja fram öll gögnin, sem um getur í 3. mgr., áður en vegaeftirlitinu lýkur.“

d) Ákvæðum 5. mgr. er breytt sem hér segir:

„5. Farmflytjanda, sem hefur heimild í staðfestuaðildarríki sínu, í samræmi við löggjöf þess aðildarríkis, til að stunda farmflutninga á vegum gegn gjaldi, sem eru tilgreindir í a- til ca-lið 5. mgr. 1. gr., skal vera frjálst að stunda, eftir því sem við á, sams konar gestaflutninga eða gestaflutninga með ökutækjum í sama flokki með þeim skilyrðum sem eru ákveðin í þessum kafla.“

5) Ákvæðum 10. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrstu undirgreinar 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Framkvæmdastjórnin skal kanna ástandið, einkum á grundvelli tiltekinna upplýsinga og ákvarða, innan eins mánaðar frá því að beiðni hlutaðeigandi aðildarríkis berst og að höfðu samráði við nefndina, sem var komið á fót skv. 1. mgr. 42. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 (*), hvort verndarráðstafanir séu nauðsynlegar og samþykkja þær ef svo reynist vera.

---

(*) 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 (Stjtíð. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).“

b) Eftirfarandi málsgrein er bætt við:

„7. Til viðbótar við 1.–6. mgr. þessarar greinar og þrátt fyrir ákvæði 4. gr. tilskipunar 92/106/EBE er aðildarríkjum heimilt, ef nauðsyn krefur, til að koma í veg fyrir misnotkun síðastnefnda ákvæðisins með því að veita ótakmarkaða og samfellda þjónustu, sem felur í sér upphafs- eða lokavegakafla innan gistiaðildarríkis sem er hluti af samsettum flutningum milli aðildarríkja, að kveða á um að 8. gr. þessarar reglugerðar gildi um farmflytjendur þegar þeir keyra slíka upphafs- og/eða lokavegakafla innan þess aðildarríkis. Að því er varðar slíka vegakafla geta aðildarríki kveðið á um lengri en sjö daga frest, sem kveðið er á um í 2. mgr. 8. gr. þessarar reglugerðar, og styttri en fjögurra daga frest sem kveðið er á um í 2. mgr. a í 8. gr. þessarar reglugerðar. Beiting ákvæða 4. mgr. 8. gr. þessarar reglugerðar í tengslum við slíka flutningastarfsemi skal ekki hafa áhrif á kröfurnar sem leiða af tilskipun 92/106/EBE. Aðildarríki, sem nýta sér undanþáguna sem kveðið er á um í þessari málsgrein, skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um það áður en þau beita viðeigandi landsráðstöfunum. Þau skulu endurskoða þær ráðstafanir a.m.k. á fimm ára fresti og tilkynna framkvæmdastjórninni um niðurstöður endurskoðunarinnar. Þau skulu gera reglurnar, þ.m.t. lengd viðkomandi fresta, aðgengilegar öllum á gagnsæjan hátt.“

6) Eftirfarandi grein er bætt við:

*„10. gr. a*

**Eftirlit**

1. Til að framfylgja enn frekar skyldunum, sem mælt er fyrir um í þessum kafla, skulu aðildarríkin sjá til þess að samræmdri landsbundinni framfylgdaráætlun sé beitt á þeirra eigin yfirráðasvæði. Í þeirri áætlun skal leggja áherslu á fyrirtæki þar sem starfsemi þeirra flokkast sem áhættusöm, eins og um getur í 9. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB (*).

2. Hvert aðildarríki skal sjá til þess að eftirlitið, sem kveðið er á um í 2. gr. tilskipunar 2006/22/EB, feli í sér eftirlit með gestaflutningum, þar sem við á.

3. Aðildarríkin skulu a.m.k. tvisvar sinnum á ári láta fara fram samstillt vegaeftirlit með gestaflutningum. Landsbundin yfirvöld, sem stýra framfylgd reglna á sviði flutninga á vegum í tveimur eða fleiri aðildarríkjum, skulu framkvæma slíkt eftirlit samtímis, hvert landsbundið yfirvald á sínu yfirráðasvæði. Aðildarríkjum er heimilt að sameina þær aðgerðir við aðgerðirnar sem kveðið er á um í 5. gr. tilskipunar 2006/22/EB. Landsbundnir tengiliðir, sem eru tilnefndir í samræmi við 1. mgr. 18. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009, skulu skiptast á upplýsingum um fjölda og tegund brota sem hafa greinst við samstillt vegaeftirlit.

---

(*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða ráðsins (EB) nr. 561/2006 og (ESB) nr. 165/2014 og tilskipunar 2002/15/EB varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE (Stjtíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 35).“

7) Eftirfarandi greinum er bætt við:

*„14. gr. a*

**Bótaábyrgð**

Aðildarríkin skulu mæla fyrir um reglur um viðurlög gegn sendendum, farmmiðlurum, verktökum og undirverktökum fyrir að fara ekki að ákvæðum II. og III. kafla, í tilvikum þar sem þeir vissu eða hefðu átt að vita, í ljósi allra viðeigandi aðstæðna, að flutningaþjónustan, sem þeir panta, tengist broti á ákvæðum þessarar reglugerðar.

*14. gr. b*

**Beiting framsals**

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 4. mgr. 4. gr. og 4. mgr. 5. gr., um óákveðinn tíma frá 20. ágúst 2020.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla valdaframsalið sem um getur í 4. mgr. 4. gr. og 4. mgr. 5. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal binda enda á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi neinna framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Áður en framseld gerð er samþykkt skal framkvæmdastjórnin hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 (*).

5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 4. mgr. 4. gr. og 4. mgr. 5. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

---

(*) Stjtíð. ESB L 123, 12.5.2016, bls. 1.“

8) Ákvæði 15. gr. falla brott.

9) Í stað 17. gr. kemur eftirfarandi:

*„17. gr.*

**Skýrslugjöf og endurskoðun**

1. Eigi síðar en 31. mars annað hvert ár skulu aðildarríkin tilkynna framkvæmdastjórninni hve margir farmflytjendur voru handhafar Bandalagsleyfa 31. desember á næstliðnum tveimur árum og hve mörg staðfest eintök af Bandalagsleyfum samsvara ökutækjum sem voru í umferð þann dag. Skýrslur, sem varða tímabilið eftir 20. maí 2022, skulu einnig innihalda sundurliðun á þeim atriðum miðað við farmflytjendur á vegum sem stunda millilandaflutninga einungis með ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn, og aðra farmflytjendur á vegum.

2. Eigi síðar en 31. mars annað hvert ár skulu aðildarríkin tilkynna framkvæmdastjórninni hve mörg ökumannsvottorð voru gefin út á næstliðnum tveimur almanaksárum og hversu mörg ökumannsvottorð voru í umferð 31. desember á næstliðnum tveimur árum. Skýrslur, sem varða tímabilið eftir 20. maí 2022, skulu einnig innihalda sundurliðun á þeim atriðum miðað við farmflytjendur á vegum sem stunda millilandaflutninga einungis með ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer ekki yfir 3,5 tonn, og aðra farmflytjendur á vegum.

3. Eigi síðar en 21. ágúst 2022 skulu aðildarríki senda framkvæmdastjórninni landsbundna framfylgdaráætlun sína sem er samþykkt skv. 10. gr. a. Eigi síðar en 31. mars ár hvert skulu aðildarríki upplýsa framkvæmdastjórnina um framfylgdaraðgerðirnar sem fóru fram á fyrra almanaksári skv. 10. gr. a, þ.m.t., eftir því sem við á, hversu oft eftirlitið var framkvæmt. Þessar upplýsingar skulu fela í sér fjölda þeirra ökutækja sem eftirlitið beindist að.

4. Eigi síðar en 21. ágúst 2024 skal framkvæmdastjórnin taka saman skýrslu um stöðuna á markaði Sambandsins fyrir flutninga á vegum. Í skýrslunni skal koma fram greining á stöðu markaðarins, þ.m.t. mat á skilvirkni eftirlits og þróun atvinnuskilyrða í greininni.

5. Eigi síðar en 21. ágúst 2023 skal framkvæmdastjórnin meta framkvæmd þessarar reglugerðar, einkum áhrif breytinganna á 8. gr. sem var innleidd með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1055 (*), og leggja fyrir Evrópuþingið og ráðið skýrslu um beitingu þessarar reglugerðar.

6. Í framhaldi af skýrslunni, sem um getur í 5. mgr., skal framkvæmdastjórnin reglulega meta þessa reglugerð og leggja niðurstöður matsins fyrir Evrópuþingið og ráðið.

7. Skýrslunum, sem um getur í 5. og 6. mgr., skulu fylgja viðeigandi tillögur að nýrri löggjöf, eftir því sem við á.

---

(*) 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 (Stjtíð. ESB L 249, 31.7.2020, bls. 17).“

*3. gr.*

**Breytingar á reglugerð (ESB) nr. 1024/2012**

Eftirfarandi lið er bætt við í viðaukann við reglugerð (ESB) nr. 1024/2012:

„15. 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 (*): 8. mgr. 18. gr.

---

(*) Stjtíð. ESB L 300, 14.11. 2009, bls. 51.“

*4. gr.*

**Gildistaka**

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

Hún kemur til framkvæmda frá og með 21. febrúar 2022.

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

Gjört í Brussel 15. júlí 2020.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

D.M. SASSOLI

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

J. KLOECKNER

*forseti.*