



2017/0123(COD)

18.12.2017

*****I**

UDKAST TIL BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren
(COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Jens Nilsson

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner

Tekst, der udgår, er markeret med *fede typer og kursiv* i venstre kolonne.
Tekst, der udskiftes, er markeret med *fede typer og kursiv* i begge kolonner.
Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv* i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst

Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv*. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med *fede typer og kursiv*, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

INDHOLD

Side

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	35

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren
(COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))**

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2017)0281),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C8-0169/2017),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse af ... ¹ fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,
 - der henviser til udtalelse af ... ² fra Regionsudvalget,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (A8-0000/2018),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

¹ EUT C ... / Endnu ikke offentliggjort i EUT.

² EUT C ... / Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(2) Medmindre andet er fastsat i national lovgivning, finder reglerne om adgang til vejtransporterhvervet indtil videre ikke anvendelse på virksomheder, der udøver godskørselserhvervet udelukkende med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalmasse på højst 3,5 ton. Antallet af sådanne virksomheder har været stigende. Derfor har en række medlemsstater besluttet også at anvende reglerne om adgang til vejtransporterhvervet som fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009 på disse virksomheder. For at sikre et minimum af professionalisering af den sektor, der benytter køretøjer med en tilladt totalmasse på **mellem 2,4 og 3,5 ton til international transport**, ved hjælp af fælles regler og således sikre en indbyrdes tilnærmelse af konkurrencevilkårene for alle virksomheder bør **kravene med henblik på udøvelse af vejtransporterhvervet gælde på samme måde.**

Or. en

Begrundelse

For at sikre lige konkurrencevilkår mellem tunge og lette erhvervskøretøjer uden at skabe unødige administrative byrder foreslås det kun at medtage lette erhvervskøretøjer, der opererer på internationalt plan, med en totalmasse på 2,4-3,5 ton. For disse bør alle fire krav finde anvendelse for at kunne udøve vejtransporterhvervet.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning

Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) I betragtning af, at alvorlige overtrædelser af EU-bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere og lovvalgsreglerne for kontraktlige forpligtelser i høj grad kan påvirke markedet for godskørsel og arbejdstagernes sociale beskyttelse, bør sådanne overtrædelser føjes til de emner, der er relevante for vurderingen af opfyldelsen af vandelskravet.

Ændringsforslag

(7) I betragtning af, at alvorlige overtrædelser af EU-bestemmelserne om udstationering af arbejdstagere, ***cabotagekørsel*** og lovvalgsreglerne for kontraktlige forpligtelser i høj grad kan påvirke markedet for godskørsel og arbejdstagernes sociale beskyttelse, bør sådanne overtrædelser føjes til de emner, der er relevante for vurderingen af opfyldelsen af vandelskravet.

Or. en

Begrundelse

For effektivt at bekæmpe ulovlig cabotagekørsel bør også gentagne domfældelser for ulovlig cabotagekørsel og andre alvorlige og gentagne overtrædelser af cabotagereglerne have konsekvenser for vurderingen af virksomheders opfyldelse af vandelskravet.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning

Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Oplysningerne om transportvirksomhederne i de nationale elektroniske registre bør ***være så*** fuldstændige ***som muligt***, så de nationale myndigheder med ansvar for håndhævelsen af de relevante regler har et tilstrækkeligt overblik over de virksomheder, der er genstand for undersøgelse. Oplysningerne bør navnlig omfatte registreringsnumrene på de køretøjer, virksomhederne råder over, hvor mange ansatte de har, deres risikoklassificering og deres grundlæggende finansielle oplysninger for at muliggøre en bedre national og grænseoverskridende håndhævelse af

Ændringsforslag

(11) Oplysningerne om transportvirksomhederne i de nationale elektroniske registre bør ***til stadighed holdes*** fuldstændige ***og ajourførte***, så de nationale myndigheder med ansvar for håndhævelsen af de relevante regler har et tilstrækkeligt overblik over de virksomheder, der er genstand for undersøgelse. Oplysningerne bør navnlig omfatte registreringsnumrene på de køretøjer, virksomhederne råder over, hvor mange ansatte de har, deres risikoklassificering og deres grundlæggende finansielle oplysninger for at muliggøre en bedre national og

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

grænseoverskridende håndhævelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009. ***Desuden bør de nationale elektroniske registre være interoperable, og de deri indeholdte data bør være direkte tilgængelige for embedsmænd i alle medlemsstater, der udfører vejkontrol.*** Bestemmelserne om de nationale elektroniske registre bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

Or. en

Begrundelse

Af hensyn til en effektiv håndhævelse er det yderst vigtigt, at alle nationale elektroniske er ajourførte og sammenkoblede, og at alle relevante data i de nationale elektroniske registre kan konsulteres direkte af alle relevante kompetente myndigheder i alle medlemsstater, herunder ved vejkontrol i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Bestemmelserne om national godskørsel, der udføres midlertidigt af transportvirksomheder i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, ("cabotagekørsel") bør være klare, enkle og lette at håndhæve, ***samtidig med at den grad af liberalisering, der hidtil er opnået, generelt*** bevares.

Ændringsforslag

(13) Bestemmelserne om national godskørsel, der udføres midlertidigt af transportvirksomheder i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, ("cabotagekørsel") bør være klare, enkle og lette at håndhæve ***og føre til en fair konkurrence efter ensartede regler mellem alle transportvirksomheder, samtidig med at fordelene ved Unionens indre marked*** bevares.

Or. en

Begrundelse

Enkel og klar lovgivning er en forudsætning for en effektiv håndhævelse, som kan føre til fair konkurrence og lige konkurrencevilkår mellem alle de forskellige transportvirksomheder.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) *Til dette formål* og for at lette kontrollen og fjerne enhver usikkerhed bør begrænsningen i antallet af cabotagekørsler i tilslutning til *en* international transport afskaffes, mens antallet af dage, hvor der må udføres cabotagekørsel, bør reduceres.

Ændringsforslag

(14) *For at begrænse den miljømæssige byrde og undgå tomme kørsler bør cabotagekørsler være tilladt efter en international transport til eller fra en transportvirksomheds etableringsmedlemsstat.* For at lette kontrollen og fjerne enhver usikkerhed bør begrænsningen i antallet af cabotagekørsler i tilslutning til *sådan* international transport afskaffes, mens antallet af dage, hvor der må udføres cabotagekørsel, bør reduceres.

Or. en

Begrundelse

Cabotagekørsel på et midlertidigt grundlag og med klar tilslutning til reel international transport til eller fra en transportvirksomheds etableringsmedlemsstat kan øge transporteffektiviteten og begrænse unødvendige tomme kørsler, men den nuværende cabotageordning misbruges af virksomheder, der systematisk driver cabotagekørsel ved hjælp af "nomadechauffører". Denne form for systematisk cabotagekørsel bør forhindres.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

*(14a) En effektiv gennemførelse og håndhævelse af denne forordning undergraves, når anden EU-lovgivning udnyttes af transportvirksomheder til uretmæssigt og i modstrid med lovgivers hensigt at omgå reglerne om cabotagekørsel. Derfor bør Rådets direktiv 92/106/EØF * ("direktivet om kombineret transport") ændres, så det sikres, at reglerne om cabotagekørsel, der er fastsat*

heri, ikke uretmæssigt kan omgås af transportvirksomheder, der gør brug af dette direktiv.

** Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).*

Or. en

Begrundelse

I øjeblikket misbruges direktivet om kombineret transport af nogle transportvirksomheder til uretmæssigt at omgå reglerne om cabotagekørsel. Selv om formålet med dette direktiv, nemlig at fremme intermodalitet og derigennem reducere drivhusgasemissionerne, er af allerstørste betydning, bør det være muligt at nå dette mål uden uretmæssigt at omgå reglerne om cabotagekørsel og derved hindre fair konkurrence. Dette bør indgå i vurderingen af det nylige forslag om ændring af direktivet om kombineret transport.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Det bør præciseres, hvilke midler udøvere af vejtransporterhvervet kan benytte til at dokumentere overensstemmelse med reglerne for cabotagekørsel. Brug og overførsel af elektroniske transportoplysninger bør anerkendes som et sådant middel, som bør forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation og de kompetente myndigheders behandling heraf. Formatet, der anvendes til dette formål, bør garantere oplysningernes pålidelighed og ægthed. På baggrund af den stigende anvendelse af effektiv elektronisk udveksling af information inden for transport og logistik er det vigtigt at sikre sammenhæng i de lovgivningsmæssige rammer og bestemmelser vedrørende forenkling af de

Ændringsforslag

(15) ***Effektiv håndhævelse af reglerne er en forudsætning for fair konkurrence i det indre marked. Yderligere digitalisering af håndhævelsen er afgørende for at kunne frigøre håndhævelseskapacitet, begrænse unødvendige administrative byrder og mere målrettet sætte ind over for højrisikable transportvirksomheder. Det er nødvendigt med hurtig ajourføring og anvendelse af intelligente takografer og elektroniske transportdokumenter (eCMR).*** Det bør præciseres, hvilke midler udøvere af vejtransporterhvervet kan benytte til at dokumentere overensstemmelse med reglerne for cabotagekørsel. Brug og overførsel af elektroniske transportoplysninger bør anerkendes som et sådant middel, som bør

administrative procedurer.

forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation og de kompetente myndigheders behandling heraf. Formatet, der anvendes til dette formål, bør garantere oplysningernes pålidelighed og ægthed. På baggrund af den stigende anvendelse af effektiv elektronisk udveksling af information inden for transport og logistik er det vigtigt at sikre sammenhæng i de lovgivningsmæssige rammer og bestemmelser vedrørende forenkling af de administrative procedurer.

Or. en

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. i

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 1 – stk. 4 – litra a

Kommissionens forslag

i) Litra a) *udgår.*

Ændringsforslag

i) Litra a) *affattes således:*

*a) der kun udøver
godskørselserhvervet med motorkøretøjer
eller vogntog, hvis tilladte totalmasse er
under 2,4 ton*

*aa) der kun udøver
godskørselserhvervet med motorkøretøjer
eller vogntog, hvis tilladte totalmasse er
under 3,5 ton, og som udelukkende
udfører nationale transport*

Or. en

Begrundelse

For at sikre lige konkurrencevilkår mellem tunge og lette erhvervskøretøjer uden at skabe unødige administrative byrder foreslås det kun at medtage lette erhvervskøretøjer, der opererer på internationalt plan, med en totalmasse på 2,4-3,5 ton. For disse bør alle fire krav finde anvendelse for at kunne udøve vejtransporterhvervet.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra a – nr. ii

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 1 – stk. 4 – litra b – afsnit 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Al transport ad vej, for hvilken der ikke modtages nogen aflønning, og som ikke **genererer** nogen indtægt, betragtes som ikkeerhvervsmæssig transport.

Or. en

Begrundelse

Overensstemmelse med forslaget om ændring af forordningen om takografer (COM(2017)0277).

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1 – litra b

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 1 – stk. 6

Kommissionens forslag

b) Følgende stk. 6 tilføjes:

6.

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

Medlemsstaterne kan dog:

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

Ændringsforslag

udgår

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

Or. en

Begrundelse

For at sikre lige konkurrencevilkår mellem tunge og lette erhvervskøretøjer uden at skabe unødige administrative byrder foreslås det kun at medtage lette erhvervskøretøjer, der opererer på internationalt plan, med en totalmasse på 2,4-3,5 ton. For disse bør alle fire krav finde anvendelse for at kunne udøve vejtransporterhvervet.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra a

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 5 – litra a

Kommissionens forslag

a) råde over lokaler, hvor virksomhedens centrale dokumenter opbevares, navnlig alle kommercielle kontrakter, regnskaber, dokumenter vedrørende personaleforvaltning, ansættelseskontrakter, dokumenter med oplysninger om køre- og hviletid samt andre dokumenter, som den kompetente myndighed skal have adgang til for at kunne kontrollere, om kravene i denne forordning er opfyldt.

Ændringsforslag

a) råde over *passende* lokaler *i forhold til virksomhedens aktiviteter*, hvor virksomhedens centrale dokumenter opbevares, *eller hvor der er sikret adgang til dem i enten skriftlig eller elektronisk form*, navnlig alle kommercielle kontrakter, regnskaber, dokumenter vedrørende personaleforvaltning, ansættelseskontrakter, dokumenter med oplysninger om *cabotagekørsel og* køre- og hviletid samt andre dokumenter, som den kompetente myndighed skal have adgang til for at kunne kontrollere, om kravene i denne forordning er opfyldt.

Or. en

Begrundelse

Kravene om et faktisk forretningssted bør være meget mere klare og præcise for effektivt at kunne bekæmpe såkaldte skuffeselskaber.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra c

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 5 – litra d

Kommissionens forslag

d) *forvalte* de transportaktiviteter, der udføres *med* de køretøjer, der henvises til i litra b), med passende teknisk udstyr, der befinder sig i denne medlemsstat.

Ændringsforslag

d) *effektivt og vedvarende forvalte* de transportaktiviteter, der udføres *ved hjælp af* de køretøjer, der henvises til i litra b), med *parkeringspladser i et rimeligt forhold til køretøjsflådens størrelse og* passende teknisk udstyr, der befinder sig i denne medlemsstat.

Or. en

Begrundelse

Kravene om et faktisk forretningssted bør være meget mere klare og præcise for effektivt at kunne bekæmpe såkaldte skuffeselskaber.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra d

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 5 – litra e

Kommissionens forslag

e) besidde aktiver og beskæftige personale, *der står i et rimeligt* forhold til virksomhedens aktiviteter.

Ændringsforslag

e) besidde aktiver og beskæftige personale, i forhold til virksomhedens aktiviteter

Or. en

Begrundelse

Kravene om et faktisk forretningssted bør være meget mere klare og præcise for effektivt at kunne bekæmpe såkaldte skuffeselskaber.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3 – litra d a (nyt)

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 5 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- d a) Følgende indsættes som litra f):*
- f) have en klar forbindelse mellem de transportaktiviteter, der udføres ved hjælp af de køretøjer, der henvises til i litra b), og etableringsmedlemsstaten.*

Or. en

Begrundelse

I kravene om et faktisk og stabilt forretningssted bør der også indgå en form for forbindelse mellem transportaktiviteterne og etableringsmedlemsstaten for at undgå situationer med vedvarende og systemisk cabotagekørsel og nomadechauffører, der drives af en virksomhed, som køretøjerne aldrig vender tilbage til.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 – litra a – nr. iii

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 6 – nr. b – litra xii a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

- xii a) cabotagekørsel*

Or. en

Begrundelse

For effektivt at bekæmpe ulovlig cabotagekørsel bør også gentagne domfældelser for ulovlig cabotagekørsel og andre alvorlige og gentagne overtrædelser af cabotagereglerne have konsekvenser for virksomhedernes opfyldelse af vandelskravet.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11 – litra a – nr. ii

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 16 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne kan vælge at opbevare de i første afsnit, litra e) - j) omhandlede data i separate registre. I så tilfælde skal de relevante data stilles til rådighed efter anmodning, eller den pågældende medlemsstats kompetente myndigheder skal have direkte adgang til dem. De ønskede data fremsendes inden fem arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen. De i første afsnit, litra a) - d), nævnte data gøres offentligt tilgængelige i overensstemmelse med de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

Ændringsforslag

De i første afsnit, litra a) - d), nævnte data gøres offentligt tilgængelige i overensstemmelse med de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

Or. en

Begrundelse

Af hensyn til en effektiv håndhævelse er det yderst vigtigt, at alle nationale elektroniske registre er ajourførte og sammenkoblede, og at alle relevante data i de nationale elektroniske registre kan konsulteres direkte af alle relevante kompetente myndigheder i samtlige medlemsstater, herunder ved vejkontrol i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11 – litra b a (nyt)

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 16 – stk. 5

Nuværende ordlyd

5. Med forbehold af stk. 1 og 2 træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de

Ændringsforslag

b a) Stk. 5 affattes således:

'5. "5. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de nationale elektroniske registre er

nationale elektroniske registre er sammenkoblede og *tilgængelige* i hele *Fællesskabet gennem nationale kontaktpunkter, jf. artikel 18. Adgangen gennem de nationale kontaktpunkter og sammenkoblingen gennemføres senest den 31. december 2012 således, at en kompetent myndighed i enhver medlemsstat kan søge i alle medlemsstaternes nationale elektroniske registre.*

sammenkoblede og *interoperable* i hele *Unionen således, at de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2, er direkte tilgængelige for alle relevante kompetente myndigheder og kontrolorganerne i samtlige medlemsstater."*

Or. en

Begrundelse

Af hensyn til en effektiv håndhævelse er det yderst vigtigt, at alle nationale elektroniske registre er ajourførte og sammenkoblede, og at alle relevante data i de nationale elektroniske registre kan konsulteres direkte af alle relevante kompetente myndigheder i samtlige medlemsstater, herunder ved vejkontrol.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 11 – litra b b (nyt)

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 16 – stk. 6

Nuværende ordlyd

De fælles regler for gennemførelsen af stk. 5, som f.eks. formatet af de udvekslede data, tekniske procedurer for elektronisk søgning i andre medlemsstaters nationale elektroniske registre og fremme af disse registres interoperabilitet med andre relevante databaser vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 25, stk. 2, og første gang inden den 31. december 2010. Disse fælles bestemmelser skal fastsætte, hvilken myndighed der er ansvarlig for adgang, senere anvendelse og ajourføring af dataene efter adgang, og de bør med henblik herpå omfatte bestemmelser om

Ændringsforslag

b b) Stk. 6 affattes således:

6. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 for at ajourføre de fælles regler med henblik på at sikre, at de nationale elektroniske registre er sammenkoblede og interoperable således, at en kompetent myndighed eller et kontrolorgan i enhver medlemsstat kan få direkte adgang til alle medlemsstaternes nationale elektroniske registre, jf. stk. 5. Sådanne fælles regler kan vedrøre formatet af de udvekslede data, tekniske procedurer for elektronisk søgning i andre medlemsstaters nationale elektroniske registre og fremme af disse registres interoperabilitet med andre

dataregistrering og -tilsyn.

*relevante databaser samt specifikke regler
vedrørende adgang til oplysninger og
dataregistrering og -tilsyn.*

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1513332264047&uri=CELEX:32009R1071>)

Begrundelse

Af hensyn til en effektiv håndhævelse er det yderst vigtigt, at alle nationale elektroniske registre er ajourførte og sammenkoblede, og at alle relevante data i de nationale elektroniske registre kan konsulteres direkte af alle relevante kompetente myndigheder i samtlige medlemsstater, herunder ved vejkontrol. Kommissionens gennemførelsesforordning 2016/480 skal derfor ajourføres og styrkes. Derudover skal den korrekte lovgivningsmæssige procedure følges i stedet for den forældede udvalgsprocedure.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 18 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

1. *De kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder tæt og yder hinanden hurtig gensidig bistand og andre relevante oplysninger for at lette gennemførelsen, anvendelsen og håndhævelsen af denne forordning. Det administrative samarbejde og den gensidige bistand mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, der er omtalt i denne artikel, skal foregå gennem det informationssystem for det indre marked (IMI), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012*.*

* *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1024/2012 af 25. oktober 2012 om administrativt samarbejde via informationssystemet for det indre marked og om ophævelse af*

Begrundelse

Korrekt håndhævelse er afgørende for at få dette forslag til at virke. I øjeblikket er samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med håndhævelsen af denne forordning ineffektivt og begrænset. Ordlyden genindfører de generelle principper, der er fastsat i artikel 24, men som er udgået i det fremsatte forslag. Desuden foreslås det at anvende det etablerede IMI-system, jf. "håndhævelsesdirektivet", i stedet for at oprette et nyt system af nationale kontaktpunkter.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 18 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Begrundelse

Korrekt håndhævelse er afgørende for at få dette forslag til at virke. I øjeblikket er samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med håndhævelsen af denne forordning

ineffektivt og begrænset. Især skal samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med bekæmpelse af såkaldte "skuffeselskaber" være langt hurtigere, mere strømlinet og effektivt.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 18 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Or. en

Begrundelse

Korrekt håndhævelse er afgørende for at få dette forslag til at virke. I øjeblikket er samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med håndhævelsen af denne forordning ineffektivt og begrænset. Især skal samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med bekæmpelse af såkaldte "skuffeselskaber" være langt hurtigere, mere strømlinet og effektivt.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 18 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Hvis det er **svært** eller umuligt **for en medlemsstat** at imødekomme en anmodning om oplysninger eller at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, **underretter** den pågældende medlemsstat den anmodende medlemsstat herom **inden for 10 arbejdsdage**. De berørte

Ændringsforslag

5. Hvis det er **vanskeligt** eller umuligt at imødekomme en anmodning om oplysninger eller **om** at udføre kontrol, inspektioner eller undersøgelser, **informerer** den pågældende medlemsstat **inden for fem arbejdsdage** den anmodende medlemsstat herom, **idet den behørigt**

medlemsstater drøfter sagen med hinanden med henblik på at finde en løsning på eventuelle problemer.

begrunder, hvorfor det er vanskeligt eller umuligt. De berørte medlemsstater drøfter sagen med hinanden med henblik på at finde en løsning på eventuelle problemer. ***I tilfælde af vedvarende problemer med udveksling af oplysninger, eller hvis udlevering af oplysninger vedvarende nægtes, kan Kommissionen, når den underrettes, træffe alle nødvendige foranstaltninger for at afhjælpe situationen, herunder eventuelt undersøge sagen, udstede en henstilling eller indlede en overtrædelsesprocedure.***

Or. en

Begrundelse

Korrekt håndhævelse er afgørende for at få dette forslag til at virke. I øjeblikket er samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med håndhævelsen af denne forordning ineffektivt og begrænset. Især skal samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med bekæmpelse af såkaldte "skuffeselskaber" være langt hurtigere, mere strømlinet og effektivt. Denne formulering afspejler idéen om en "eskaleringsprocedure" som fastsat i direktiv 2014/67/EU ("håndhævelsesdirektivet").

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 18 – stk. 6

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

6. Som svar på anmodninger i henhold til stk. 3 fremlægger medlemsstaterne de ønskede oplysninger og udfører den nødvendige kontrol og de nødvendige inspektioner og undersøgelser inden for en frist på ***femten*** arbejdsdage fra modtagelsen af anmodningen, medmindre ***der er fastsat en kortere frist efter gensidig aftale mellem de pågældende medlemsstater., eller medmindre*** de har underrettet den anmodende medlemsstat om, at anmodningen ikke er tilstrækkeligt begrundet, eller at det er ***vanskeligt*** eller

umuligt at imødekomme den, jf. stk. 4 og 5, og der ikke er fundet nogen løsning på disse problemer.

Or. en

Begrundelse

Korrekt håndhævelse er afgørende for at få dette forslag til at virke. I øjeblikket er samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med håndhævelsen af denne forordning ineffektivt og begrænset. Især skal samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med bekæmpelse af såkaldte "skuffeselskaber" være langt hurtigere, mere strømlinet og effektivt.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

12a) Som artikel 18a indsættes:

Artikel 18a

Ledsageforanstaltninger

1. Medlemsstaterne træffer, med bistand fra Kommissionen, ledsageforanstaltninger for at udvikle, formidle og fremme udvekslingen mellem embedsmænd med ansvar for det administrative samarbejde og den gensidig bistand mellem medlemsstaterne samt overvågningen af overholdelsen og håndhævelsen af de gældende regler i denne forordning.

2. Kommissionen vurderer behovet for at yde teknisk og anden støtte med henblik på at forbedre det administrative samarbejde og øge den gensidige tillid mellem medlemsstaterne via projekter, herunder fremme af udvekslingen af relevante embedsmænd og fælles uddannelsesprogrammer, samt udvikling, lettelse og fremme af initiativer vedrørende bedste praksis. Hvis Kommissionen konkluderer, at der er

behov for det, anvender den, uden at dette berører Europa-Parlamentets og Rådets prærogativer under budgetproceduren, de tilgængelige finansieringsinstrumenter, der har til formål at styrke det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne.

Or. en

Begrundelse

Korrekt håndhævelse er afgørende for at få dette forslag til at virke. I øjeblikket er samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med håndhævelsen af denne forordning ineffektivt og begrænset. Ledsageforanstaltninger, bl.a. udveksling af embedsmænd, fælles uddannelsesprogrammer og udveksling af bedste praksis, kan spille en vigtig rolle med hensyn til at øge den gensidige tillid og sikre et effektivt samarbejde mellem de forskellige nationale kompetente myndigheder. Denne formulering svarer til formuleringen i direktiv 2014/67/EU.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 16

Forordning (EF) nr. 1071/2009

Artikel 26 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. På grundlag af de oplysninger, som Kommissionen indsamler i henhold til stk. 5, samt yderligere dokumentation forelægger Kommissionen senest den 31. december 2020 en detaljeret rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om omfanget af det administrative samarbejde mellem medlemsstaterne, om eventuelle mangler i denne henseende og om mulighederne for at forbedre samarbejdet. På grundlag af denne rapport vurderer Kommissionen, om det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger.

Or. en

Begrundelse

Korrekt håndhævelse er afgørende for at få dette forslag til at virke. I øjeblikket er samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med håndhævelsen af denne forordning ineffektivt og begrænset. Især skal samarbejdet mellem medlemsstaterne i forbindelse med bekæmpelse af såkaldte "skuffeselskaber" være langt hurtigere, mere strømlinet og effektivt. Det er derfor vigtigt, at der foretages en revision af det administrative samarbejde under den nye ordning og, hvis det er nødvendigt, sikres en forbedring heraf.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 1 a

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Transport af tomme containere og paller betragtes **ikke** som **international** godskørsel for fremmed regning **i forbindelse med kapitel III.**

Or. en

Begrundelse

Cabotagekørsel på et midlertidigt grundlag og med klar tilslutning til reel international transport kan øge transporteffektiviteten og begrænse unødvendige tomme kørsler, men den nuværende cabotageordning misbruges af virksomheder, der systematisk driver cabotagekørsel ved hjælp af "nomadechauffører". Denne form for systematisk cabotagekørsel bør forhindres. International transport af tomme containere og paller bør derfor ikke give ret til efterfølgende cabotagekørsel.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 1 – stk. 5 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ia) Stk. 5, litra c), affattes således:

c) transport af gods med motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt

*inklusive påhængskøretøjer er under
2,4 ton*

Or. en

Begrundelse

Lette erhvervskøretøjer over 2,4 ton, der benyttes til international transport, bør også være omfattet af denne forordning.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 – litra a

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 2 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Or. en

Begrundelse

Den nuværende definition af en cabotagekørsel er tilstrækkelig klar, hvis den kombineres med de foreslåede nye bestemmelser om cabotagekørsel.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 3

Nuværende ordlyd

Ændringsforslag

2a) Artikel 3 affattes således:

Artikel 3

Generelt princip

Til international transport kræves en fællesskabstilladelse og, såfremt føreren er statsborger i et tredjeland, en førerattest.

Artikel 3

Generelt princip

Til international transport kræves **besiddelse af en intelligent takograf, jf. kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014***, og en fællesskabstilladelse og, såfremt føreren er statsborger i et tredjeland, en førerattest.

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

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)

Begrundelse

Indførelsen af den intelligente takograf i al international transport er afgørende for at digitalisere håndhævelsen af lovgivningen. Dette vil resultere i en mere effektiv håndhævelse af de gældende regler og færre administrative byrder og tidsspilde i forbindelse med vejkontrol.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5 – litra a

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 8 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Når de varer, der er blevet transporteret ved en indgående international transport **fra en anden medlemsstat** eller fra **et tredjeland til en værtsmedlemsstat**, er leveret, kan

Ændringsforslag

2. Når de varer, der er blevet transporteret ved en indgående international transport **til** eller fra **en transportvirksomheds etableringsmedlemsstat**, er leveret, kan

transportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, udføre cabotagekørsel i værtsmedlemsstaten med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel skal finde sted inden for [5] dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport.

*transportvirksomheden udføre cabotagekørsel i værtsmedlemsstaten med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel skal finde sted inden for **48 timer** efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den **pågældende** indgående internationale transport **på grundlag af en transportkontrakt.***

Or. en

Begrundelse

Cabotagekørsel på et midlertidigt grundlag og med klar tilslutning til reel international transport til eller fra en transportvirksomheds etableringsmedlemsstat kan øge transporteffektiviteten og begrænse unødvendige tomme kørsler, men den nuværende cabotageordning misbruges af virksomheder, der systematisk driver cabotagekørsel ved hjælp af "nomadechauffører". Denne form for systematisk cabotagekørsel bør forhindres.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5 – litra b

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 8 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

National godskørsel, der udføres i værtsmedlemsstaten af en ikkehjemmehørende transportvirksomhed, anses kun for at være i overensstemmelse med denne forordning, hvis transportvirksomheden kan forelægge klar dokumentation for den forudgående internationale transport *til eller fra den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, og hvis værdien af trafikkontrakten for denne forudgående internationale transport ikke er tydeligt lavere end den samlede værdi af trafikkontrakterne for cabotagekørslen.*

Or. en

Begrundelse

Cabotagekørsel på et midlertidigt grundlag og med klar tilslutning til reel international transport kan øge transporteffektiviteten og begrænse unødvendige tomme kørsler, men den nuværende cabotageordning misbruges af virksomheder, der systematisk driver cabotagekørsel ved hjælp af "nomadechauffører". Denne form for systematisk cabotagekørsel bør forhindres, da det fører til illoyal konkurrence. International transport til en ubetydelig værdi bør derfor ikke give ret til efterfølgende cabotagekørsel.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5 – litra b a (nyt)

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 8 – stk. 3 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***b a) i stk. 3 tilføjes følgende litra:
g) varernes værdi.***

Or. en

Begrundelse

Systematisk cabotagekørsel skal forhindres, da det fører til illoyal konkurrence. International transport til en ubetydelig værdi bør derfor ikke give ret til efterfølgende cabotagekørsel. Med henblik på efterprøvning bør den dokumentation, der er omhandlet i stk. 3, også omfatte varernes værdi for hver udført transport.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5 – litra c

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 8 – stk. 4a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Den dokumentation, der henvises til i stk. 3, skal forelægges for eller fremsendes til kontrolpersonalet i værtsmedlemsstaten på anmodning og i løbet af vejkontrollen. Dokumentationen **kan** forelægges eller fremsendes elektronisk **i** et reviderbart struktureret format, der kan anvendes

Den dokumentation, der henvises til i stk. 3, skal forelægges for eller fremsendes til kontrolpersonalet i værtsmedlemsstaten på anmodning og i løbet af vejkontrollen. **Medlemsstaterne skal acceptere, at** dokumentationen forelægges eller fremsendes elektronisk **under anvendelse**

direkte til elektronisk lagring og behandling, f.eks. eCMR*. Under vejkontrollen må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan fremsende den nødvendige dokumentation, jf. stk. 3.

af et reviderbart struktureret format, der kan anvendes direkte til elektronisk lagring og behandling, f.eks. *som et elektronisk fragtbrev i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej* (eCMR). Under vejkontrollen må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan fremsende den nødvendige dokumentation, jf. stk. 3.

Or. en

Begrundelse

Det elektroniske fragtbrev (eCMR) er et meget nyttigt redskab til at gøre vejkontrollen så effektiv og pålidelig som mulig. Det er derfor vigtigt, at alle medlemsstater gør det muligt for transportvirksomheder at anvende eCMR som dokumentation i forbindelse med vejkontroller, uanset om værtslandet har ratificeret denne konvention. Målet er, at al international transport i den nærmeste fremtid udelukkende vil anvende elektroniske transportdokumenter.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 9 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a) I artikel 9, stk. 1, tilføjes følgende litra:

ea) mindsteløn og betalt ferie som fastsat i litra b) og c) i første afsnit af artikel 3, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF*.

*** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).**

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at præcisere, at betingelserne for udstationerede arbejdstagere (mindsteløn og betalt ferie) anvendes direkte og fuldt ud på cabotagekørsel.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 5 b (nyt)

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 10 – stk. 1

Nuværende ordlyd

1. *I* tilfælde af alvorlige forstyrrelser på markedet for national transport inden for et bestemt geografisk område, som skyldes cabotagekørsel, eller som forværres af denne, kan enhver medlemsstat forelægge sagen for Kommissionen med henblik på vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger, idet medlemsstaten meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger, samt hvilke foranstaltninger den påtænker at træffe over for de hjemmehørende transportvirksomheder.

Ændringsforslag

5b) Artikel 10, stk. 1, affattes således:

1. *I* tilfælde af alvorlige forstyrrelser på markedet for national transport inden for et bestemt geografisk område, som skyldes **cabotagekørsel, og navnlig systematisk** cabotagekørsel, eller som forværres af denne, kan enhver medlemsstat forelægge sagen for Kommissionen med henblik på vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger, idet medlemsstaten meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger, samt hvilke foranstaltninger den påtænker at træffe over for de hjemmehørende transportvirksomheder.

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>)

Begrundelse

Beskyttelsesproceduren er en vigtig procedure, som gør det muligt for en medlemsstat, i tilfælde af alvorlige forstyrrelser på markedet for national transport, som skyldes cabotagekørsel, og navnlig systematisk cabotagekørsel, at anmode Kommissionen om tilladelse til at træffe passende foranstaltninger. En sådan europæisk løsning vil forhåbentlig forhindre, at medlemsstaterne træffer ensidige nationale foranstaltninger for at standse systematisk cabotagekørsel, som kan være til skade for det indre marked.

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 10 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Or. en

Begrundelse

Beskyttelsesproceduren er en vigtig procedure, som gør det muligt for en medlemsstat, i tilfælde af alvorlige forstyrrelser på markedet for national transport, som skyldes cabotagekørsel, at anmode Kommissionen om tilladelse til at træffe passende foranstaltninger. En sådan afgørelse bør dog ikke tages alt for let, og det er derfor vigtigt, at Kommissionen hører både Europa-Parlamentet og Rådet om dette spørgsmål.

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 10a – overskrift

Kommissionens forslag

Kontrolforanstaltninger

Ændringsforslag

Håndhævelse

Or. en

Begrundelse

Med indførelsen af den intelligente takograf i al international transport kan håndhævelse af lovgivningen digitaliseres, hvilket fører til en mere effektiv håndhævelse af de gældende regler og færre administrative byrder og tidsspilde i forbindelse med vejkontrol.

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 10a – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

1. *For yderligere at håndhæve forpligtelserne i dette kapitel skal medlemsstaterne sikre, at der anvendes en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område. Denne strategi skal fokusere på virksomheder i en høj risikoklasse, som omhandlet i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF* og skal, hvis det er muligt, gøre brug af de oplysninger og data, der registreres, behandles eller lagres af den intelligente takograf, der er omhandlet i kapitel II i forordning (EU) nr. 165/2014, og af elektroniske transportdokumenter.*

Hver medlemsstat sikrer, at kontrol i henhold til artikel 2 i direktiv 2006/22/EF omfatter en kontrol af cabotagekørsel for alle ikkehjemmehørende virksomheder.

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

Or. en

Begrundelse

Med indførelsen af den intelligente takograf i al international transport og med mere udbredt anvendelse af eCMR kan håndhævelse af lovgivningen digitaliseres, hvilket fører til en mere effektiv håndhævelse af de gældende regler og færre administrative byrder og tidsspilde i forbindelse med vejkontrol. Endvidere kan kontrol af cabotagekørsler foretages i forbindelse med anden obligatorisk kontrol af køre- og hviletid og udstationering af arbejdstagere.

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 8

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 14a – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Or. en

Begrundelse

Det er meget vigtigt at indføre kædeansvar for effektivt at bekæmpe ulovlig international transport og ulovlig cabotagekørsel. Dette er også blevet indført i andre sektorer samt i forbindelse med udstationering af arbejdstagere. Hvis ansvaret defineres for snævert, eller hvis sanktionerne ikke er effektive og afskrækkende, vil det dog i praksis ikke have en virkning.

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 10

Forordning (EF) nr. 1072/2009

Artikel 17 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Senest den **31. januar hvert år** underretter medlemsstaterne

Ændringsforslag

3. Senest den ... [to år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]

Kommissionen *om antallet af kontroller af overholdelsen af cabotagereglerne*, der er *foretaget* i henhold til artikel 10a i det foregående kalenderår. Oplysningerne skal omfatte antallet af kontrollerede køretøjer og antallet af kontrollerede tonkilometer.

forelægger medlemsstaterne Kommissionen deres nationale håndhævelsesstrategi, der vedtages i henhold til artikel 10a. Senest den 31. januar hvert år underretter medlemsstaterne Kommissionen om håndhævelsesaktiviteter, der er gennemført i henhold til artikel 10a i det foregående kalenderår, herunder, hvor det er passende, antallet af gennemførte kontroller. Oplysningerne skal omfatte antallet af kontrollerede køretøjer og antallet af kontrollerede tonkilometer.

Or. en

Begrundelse

Med indførelsen af den intelligente takograf i al international transport kan håndhævelse af lovgivningen digitaliseres, hvilket fører til en mere effektiv håndhævelse af de gældende regler og færre administrative byrder og tidsspilde i forbindelse med vejkontrol. Rapporteringsforpligtelserne bør følge logikken i artiklen om håndhævelse.

BEGRUNDELSE

BAGGRUND

Vejtransportsektoren er en meget vigtig sektor, som er afgørende for, at vores samfund kan fungere. Der er over 11 millioner mennesker beskæftiget i sektoren, og den tegner sig for næsten halvdelen af den samlede fragtmængde i EU.

Kommissen vedtog den 31. maj 2017 en "mobilitetspakke" med henblik på at sikre fair konkurrence, forenkle de eksisterende regler, bevare EU's indre marked og sikre rettighederne for arbejdstagerne i denne sektor.

Mobilitetspakken består af flere lovgivningsforslag. Et af dem er nærværende forslag om ændring af forordning 1071/2009 og 1072/2009 om adgang til markedet for godskørsel og udøvelse af vejtransportvirksomhed. Disse forordninger fastsætter bestemmelser, som virksomhederne skal opfylde, hvis de ønsker at operere på markedet for international godskørsel eller på andre nationale markeder end deres eget (cabotagekørsel).

Imidlertid har forskelle i fortolkningen af bestemmelserne, inkonsekvens i håndhævelsen og manglende samarbejde mellem medlemsstaterne reduceret deres effektivitet og skabt retlig usikkerhed og ulige konkurrencevilkår for transportvirksomhederne.

Kommissionens forslag indfører ændringer på fire særskilte områder: skuffeselskaber, lette erhvervskøretøjer, cabotagekørsel og håndhævelse.

Visse transportvirksomheder etablerer "falske datterselskaber" i medlemsstater med lave lønninger, mens de faktisk kun opererer i medlemsstater med høje lønninger, for således at udnytte lønforskellen. Dette fører til en urimelig konkurrencefordel i forhold til transportvirksomheder, der er etableret korrekt i den medlemsstat, hvor de primært driver virksomhed.

For at afskaffe brugen af skuffeselskaber foreslår Kommissionen yderligere at styrke etableringskriterierne for at sikre, at transportvirksomheden reelt driver virksomhed i etableringsmedlemsstaten. For eksempel at vedkommende driver virksomhed fra de pågældende lokaler, besidder aktiver og beskæftiger personale i rimeligt forhold til aktiviteten.

Kommissionen er desuden i færd med at strømline samarbejdet mellem medlemsstaterne på dette område. Medlemsstaterne skal arbejde tættere sammen med hinanden for at afdække skuffeselskaber og foretage kontrolundersøgelser på stedet, hvis det er nødvendigt.

I øjeblikket er lette erhvervskøretøjer (under 3,5 ton) udelukket fra anvendelsesområdet for forordning 1071/2009. Medlemsstaterne har imidlertid ret til at anvende visse af forordningens bestemmelser på lette erhvervskøretøjer på deres område, hvilket medfører et kludetæppe af krav i EU. Da anvendelsen af lette erhvervskøretøjer forventes at vokse yderligere i de kommende år, foreslår Kommissionen, at lette erhvervskøretøjer underlægges visse regler om adgang til erhvervet.

I øjeblikket er markedet for cabotagekørsel, transport af gods inden for en medlemsstat af en transportvirksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat, underlagt begrænsninger. De nuværende EU-regler giver mulighed for tre cabotagekørsler inden for syv dage efter en international transport.

De nuværende bestemmelser er imidlertid meget vanskelige at håndhæve.

Kontrolmyndighederne kræver papirdokumentation for antallet af cabotagekørsler, men dette synes ikke at fungere effektivt. Reglerne er også blevet gennemført på en uensartet måde i EU, hvilket fører til administrative byrder og juridisk usikkerhed, illoyal konkurrence og mistillid mellem nationale og udenlandske virksomheder.

Da cabotagekørsel hovedsagelig er koncentreret i nogle, men ikke alle medlemsstater, kan de uklare bestemmelser og deres gennemførelse i alvorlig grad påvirke de nationale virksomheder, der opererer i de medlemsstater, hvor cabotagekørsel udgør en stor del af det nationale transportmarked. Dette skyldes hovedsagelig store forskelle med hensyn til løn, skat, sociale bidrag og arbejdsretlige bestemmelser. Kommissionen konkluderer, at sektoren ikke er klar til liberalisering.

Kommissionen foreslår derfor en ny regel, nemlig ubegrænset cabotagekørsel inden for fem dage efter en international transport. Dette kombineres med en streng anvendelse af værtsmedlemsstatens mindsteløn og regler om årlig betalt ferie fra den første cabotagekørsel, mulighed for at bevise lovligheden af cabotagekørsel ved hjælp af elektroniske dokumenter (f.eks. eCMR) og medlemsstaternes forpligtelse til for en minimumsprocentdel at foretage kontrol af overholdelsen af bestemmelserne om cabotagekørsel.

For at tage fat på de forskellige niveauer og effektiviteten af kontroller mellem medlemsstaterne foreslår Kommissionen, at der fastsættes et antal årlige obligatoriske kontroller af cabotagekørsler og samordnet (grænseoverskridende) kontrol. Kommissionen ønsker desuden at forbedre samarbejdet mellem medlemsstaterne ved hjælp af bestemmelser om udveksling af oplysninger, at muliggøre målrettet kontrol ved hjælp af risikoklassificering gennem det europæiske register over vejtransportvirksomheder og yderligere at fremme anvendelsen af intelligente takografer og e-dokumenter.

ORDFØRERENS HOLDNING

Ordføreren glæder sig over mobilitetspakken, da der er et stærkt behov for at gennemgå lovgivningen med henblik på at forbedre de nuværende regler. Pakken indeholder flere vigtige love, og ordføreren understreger behovet for at holde disse indbyrdes forbundne for at sikre klare regler. Det er vigtigt at have en sammenhængende lovgivning for at undgå smuthuller, som skaber ulige konkurrencevilkår for virksomhederne. I denne henseende beklager ordføreren derfor, at revisionen af direktivet om kombineret transport, direktiv 92/106/EØF, blev adskilt fra den første del af mobilitetspakken og lanceret senere.

Ordføreren støtter Kommissionens målsætning om at tydeliggøre reglerne for at opnå lige vilkår og fair konkurrence i sektoren, samtidig med at det sikres, at der ikke skabes unødvendige administrative byrder. Især for små og mellemstore virksomheder (SMV'er). Ajourføring af lovgivningen er også nødvendig i betragtning af den teknologiske udvikling og digitaliseringen af transportsektoren. Dette er afgørende for at sikre en effektiv håndhævelse af reglerne.

Ordføreren mener dog, at forslaget kan styrkes på en række punkter for at sikre afbalancerede betingelser for fair konkurrence og streng håndhævelse, således at fordelene ved det indre marked kan udnyttes fuldt ud.

Ordføreren støtter Kommissionens forslag om at bekæmpe skuffeselskaber. Der findes for øjeblikket mere end 400 skuffeselskaber i EU. De er etableret af transportvirksomheder, der opererer i medlemsstater med et højt lønniveau og søger at drage uberettiget fordel af lavere lønomkostninger eller afgifter i andre medlemsstater. Disse virksomheder misbruger smuthuller i lovgivningen og slap håndhævelse, hvilket fører til illoyal konkurrence.

Det er vigtigt at styrke og præcisere kravene vedrørende etablering af en reel forretningsmæssig tilstedeværelse og at supplere de data, der skal indsættes i de nationale elektroniske registre, med henblik på at få et mere fuldstændigt billede af ejerskabet af en virksomhed.

Desuden er ordføreren af den opfattelse, at medtagelsen af lette erhvervskøretøjer i denne lovgivning er nødvendig, da der kan konstateres en stigning i antallet af disse køretøjer på markedet, og at de derfor skal følge de samme regler. Det er imidlertid også afgørende at huske på, at vejtransportsektoren består af mange SMV'er, som kun udfører national transport. Derfor foreslår ordføreren at begrænse forordningens anvendelsesområde til kun at omfatte lette erhvervskøretøjer i international fart (det gælder kun ca. 10 procent af alle lette erhvervskøretøjer).

Ikke desto mindre mener ordføreren, at alle fire kriterier bør anvendes på lette erhvervskøretøjer, også vandelskravet og kravet om faglige kvalifikationer samt kravet om en fællesskabstilladelse. Dette vil sikre, at den internationale transport, der udføres af lette erhvervskøretøjer, vil opfylde de samme mindstekrav for erhvervet som resten af vejgodstrafikken. For yderligere at reducere de administrative byrder foreslår ordføreren at udelukke meget lette erhvervskøretøjer (under 2,4 ton) fra anvendelsesområdet.

Når det drejer sig om cabotagekørsel, understreger ordføreren formålet med denne type transport, nemlig at reducere emissioner fra tomme lastbiler, der vender tilbage fra en international transport, og at dette bør foregå på et midlertidigt grundlag. Hvis en international transport kombineres med flere nationale godskørsler på vejen tilbage, kan det øge transportsektorens effektivitet og reducere antallet af tomme kørsler.

I øjeblikket misbruges cabotagereglerne imidlertid, når udenlandske transportvirksomheder systematisk anvender cabotagekørsel til at udføre flere på hinanden følgende nationale godskørsler. Dette fører til illoyal konkurrence og social dumping. Da cabotagekørsel er det samme som en national godskørsel, minder ordføreren om, at direktivet om udstationering af førere, direktiv 96/71/EF, bør finde anvendelse. Dette er også anført i Kommissionens forslag til nævnte direktiv.

Desværre behandler Kommissionens forslag ikke spørgsmålet om systematisk cabotagekørsel. Ordføreren mener, at det er afgørende at bekæmpe systematisk cabotagekørsel. Det er ligeledes vigtigt at sikre, at transportvirksomhederne ikke bliver i stand til at misbruge direktivet om kombineret transport til at omgå cabotagereglerne.

Ordføreren foreslår derfor en forbedring af definitionen af, hvad der præcis forstås ved en

international transport, der giver ret til cabotagekørsel, for at sætte en stopper for systematiske cabotagekørsel, ved at medtage kontraktværdien af den internationale transport. Desuden foreslår ordføreren at begrænse den periode, hvor cabotagekørsel kan udføres, for at understrege dens midlertidige karakter.

Endelig mener ordføreren, at det er absolut nødvendigt at styrke håndhævelsen for at nå nogen af målene i forslaget. I øjeblikket er håndhævelsen temmelig svag med forskelle mellem medlemsstaterne. Ordføreren foreslår derfor at styrke bestemmelserne vedrørende administrativt samarbejde og håndhævelse. For at de kompetente myndigheder kan foretage kontrol, skal de have lettere adgang til nationale registre. Der er også behov for at fremme anvendelsen af intelligente takografer og øge udvekslingen af bedste praksis og uddannelse mellem medlemsstaterne vedrørende håndhævelse.