

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/1055 RENDELETE

(2020. július 15.)

az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ és az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatok rámutattak arra, hogy az e rendeletekben meghatározott szabályok számos ponton javításra szorulnak.
- (2) Eddig a nemzeti jog eltérő rendelkezésének hiányában a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó szabályok nem vonatkoztak a közúti áru fuvarozásban részt vevő azon vállalkozásokra, amelyek kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket használnak. Az ilyen, nemzeti és nemzetközi szállítási műveleteket egyaránt végző vállalkozások száma egyre növekszik. Ennek eredményeként több tagállam úgy döntött, hogy az 1071/2009/EK rendeletnek a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó rendelkezéseit alkalmazza e vállalkozásokra. Az esetleges joghézagok megelőzése céljából, valamint annak érdekében, hogy közös szabályokkal biztosítani lehessen a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, kizárólag áru fuvarozásra szánt gépjárműveket használó ágazat szakmai színvonalának minimális szintjét, és így minden piaci szereplő vonatkozásában közelíteni lehessen a versenyfeltételeket, az említett rendeletet módosítani kell. A 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű, kizárólag áru fuvarozásra szánt gépjárműveket vagy járműszerelvényeket üzemeltető, nemzetközi szállításban részt vevő fuvarozók számára kötelezővé kell tenni a szakma gyakorlására vonatkozó követelményeket.
- (3) Az 1072/2009/EK rendelet értelmében bizonyos nemzetközi áru fuvarozói tevékenységek mentességet kaptak az európai közúti áru fuvarozási piacra való belépéshez szükséges közösségi engedélyre vonatkozó kötelezettség alól. E piac szervezésének keretein belül a legfeljebb 2,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket üzemeltető áru fuvarozó vállalkozásoknak mentességet kell adni a közösségi engedélyre vagy egyéb fuvarozási engedélyre vonatkozó kötelezettség alól.
- (4) Bár azok a járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem ér el egy bizonyos határt, nem tartoznak az 1071/2009/EK rendelet hatálya alá, az a rendelet lehetőséget ad a tagállamoknak arra, hogy a rendelkezések egy részét vagy mindegyikét az ilyen járművekre is alkalmazzák.
- (5) Jelenleg a tagállamoknak jogukban áll az 1071/2009/EK rendeletben meghatározott követelményeken felül további követelményeket megállapítani a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozóan. Ez a lehetőség nem bizonyult szükségesnek sürgető szükségletek kielégítése szempontjából, továbbá eltéréseket eredményezett a szakma gyakorlására való jogosultság tekintetében. Következésképpen ezt a lehetőséget meg kell szüntetni.

⁽¹⁾ HL C 197., 2018.6.8., 38. o.

⁽²⁾ HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2019. április 4-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2020. április 7-i állásfoglalása első olvasatban (HL C 153., 2020.5.7., 1. o.). Az Európai Parlament 2020. július 9-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

- (6) A „postafiókccégek” jelenségének visszaszorítása, valamint a tisztességes versenynek és az egyenlő versenyfeltételeknek a belső piacon való szavatolása érdekében biztosítani kell, hogy az adott tagállamban székhellyel rendelkező közúti fuvarozók ténylegesen és folyamatosan jelen legyenek e tagállamban és fuvarozói tevékenységüket onnan folytassák. Ennek megfelelően, továbbá a tapasztalatok fényében pontosítani és szigorítani kell a tényleges és állandó székhely meglétére vonatkozó rendelkezéseket, anélkül, hogy ez aránytalan adminisztratív terheket eredményezne.
- (7) A székhely szerinti tagállamban való tényleges és folyamatos jelenlétre vonatkozó követelmény értelmében kötelezővé kell tenni mindenképp azt, hogy a vállalkozás a fuvarozási műveleteit a szóban forgó tagállamban található megfelelő technikai eszközök segítségével végezze.
- (8) Az 1071/2009/EK rendelet értelmében a vállalkozásoknak a tevékenységüket ténylegesen és folyamatosan egy, a székhely szerinti tagállamban található, a szükséges műszaki berendezésekkel és létesítményekkel ellátott működési központból kell irányítaniuk; a rendelet emellett további követelmények bevezetését is lehetővé teszi nemzeti szinten, melyek közül az a követelmény a leginkább elterjedt, hogy a vállalkozásnak parkolóhelyekkel kell rendelkeznie a székhelye szerinti tagállamban. Mindazonáltal ezek az – egyenlőtlenül alkalmazott – követelmények nem bizonyultak elegendőnek az adott tagállammal való tényleges kapcsolat biztosításához, és ezáltal a postafiókccégek hatékony visszaszorításához, valamint azon kockázat csökkentéséhez, hogy szisztematikus kabotázsra, és „nomád” járművezetők olyan vállalkozások általi foglalkoztatására kerül sor, amelyekhez a járművek nem térnek vissza. Tekintettel arra, hogy a fuvarozás belső piacának megfelelő működéséhez a letelepedés és a szolgáltatásnyújtás jogára vonatkozó specifikus szabályokra lehet szükség, helyénvaló tovább harmonizálni a letelepedésre vonatkozó követelményeket, valamint szigorítani a fuvarozó által használt járműveknek a székhely szerinti tagállamban való jelenlétére vonatkozó követelményeket. Amennyiben meghatározásra kerül egy olyan egyértelmű határidő, amelyen belül a járműnek vissza kell térnie a székhely szerinti tagállamba, az egyfelől hozzájárul annak biztosításához, hogy a járművet megfelelően karban lehessen tartani a székhely szerinti tagállamban található műszaki berendezések használatával, másfelől pedig megkönnyíti az ellenőrzéseket.

Az ilyen visszatérések ciklusát össze kell hangolni az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁶⁾ a fuvarozási vállalkozás számára előírt azon kötelezettséggel, hogy műveleteit oly módon szervezze meg, hogy a járművezető legalább négyhetente hazatérhessen, hogy ezáltal mindkét kötelezettség teljesíthető legyen oly módon, hogy a járművezető a járművel együtt legalább minden második négyhetes ciklust követően visszatérjen. Ezen összehangolásnak köszönhetően erősödni fog a járművezető visszatéréshez való joga, valamint csökkenni fog annak kockázata, hogy a járműnek csupán ezen új letelepedési követelmény teljesítése céljából kelljen visszatérnie. A székhely szerinti tagállamba való visszatérés követelménye ugyanakkor nem párosulhat olyan követelménnyel, mely szerint bizonyos számú műveletet a székhely szerinti tagállamban kellene végrehajtani vagy olyan egyéb követelménnyel, amely más módon korlátozná a fuvarozók lehetőségét a belső piac egészében való szolgáltatásnyújtásra.

- (9) Amennyiben a közúti fuvarozói szakma gyakorlásához való jog az érintett vállalkozás jó hírnevétől függ, pontosítani kell, hogy mely személyek magatartása veendő figyelembe, milyen igazgatási eljárásokat kell követni és milyen várakozási idő alkalmazandó a rehabilitációra, amennyiben a szakmai irányító elvesztette jó hírnevét.
- (10) Tekintettel arra, hogy a nemzeti adózási szabályok súlyos megsértése jelentősen befolyásolhatja a tisztességes verseny feltételeit a közúti áru fuvarozási piacon, azt fel kell venni a jó hírnév értékelése szempontjából releváns tételek közé.
- (11) Tekintettel arra, hogy a fuvarozási ágazatban dolgozó munkavállalók kiküldetésére és a kabotázsra vonatkozó uniós szabályoknak, valamint a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jognak a súlyos megsértése jelentősen befolyásolhatja a közúti áru fuvarozási piacot és a munkavállalók szociális védelmét, azt fel kell venni a jó hírnév értékelése szempontjából releváns tételek közé.
- (12) Tekintettel a tisztességes verseny belső piaci jelentőségére, az e kérdéssel kapcsolatos – például a piacra jutásra, ezen belül a kabotázsra vonatkozó – uniós szabályok megsértését figyelembe kell venni a szakmai irányítók és a fuvarozási vállalkozások jó hírnevének értékelésekor. Ennek megfelelően pontosítani kell annak a felhatalmazásnak a feltételeit, amelynek alapján a Bizottságnak megállapítja az ezzel kapcsolatos jogsértések súlyosságát.
- (13) A nemzeti illetékes hatóságok számára nehézséget okozott annak meghatározása, hogy a fuvarozási vállalkozások milyen dokumentumokkal igazolhatják megfelelő pénzügyi helyzetüket, különösen hitelesített éves beszámoló hiányában. A megfelelő pénzügyi helyzet igazolásához előírt bizonyítékokra vonatkozó szabályokat pontosítani kell.

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- (14) A közúti árufuvarozói szakmát gyakorló, a nemzetközi szállításban részt vevő olyan vállalkozásoknak, amelyek a fuvarozást kizárólag 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű, kizárólag árufuvarozásra szánt gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik, megfelelő pénzügyi helyzettel kell rendelkezniük annak biztosításához, hogy stabilan és tartós jelleggel rendelkezzenek a műveletek végzéséhez szükséges eszközökkel. Ugyanakkor, mivel az ilyen járművekkel végzett műveletek rendszerint korlátozott terjedelműek, a megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelményeket úgy kell megállapítani, hogy azok kevésbé megterhelőek legyenek, mint az említett határértéket meghaladó járműveket használó fuvarozók esetében. A megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelmények meghatározáskor figyelembe kell venni a járműszerelvényeket. Az illetékes hatóságnak magasabb szintű pénzügyi követelményt kell alkalmaznia, amennyiben a járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 3,5 tonnát.
- (15) Annak érdekében, hogy a vállalkozásokra vonatkozóan szigorú előírásokat lehessen megállapítani és fenntartani a közúti fuvarozás belső piacának káros befolyásolása nélkül, lehetőséget kell adni a tagállamoknak arra, hogy a nehézgépjárművek használatával összefüggő pénzügyi követelményt kiterjesszék a területükön székhellyel rendelkező, 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járműveket használó vállalkozásokra is.
- (16) A közúti fuvarozási ágazat megbízhatósága és a közjogi intézmények felé fennálló tartozások behajtásának megkönnyítése érdekében lehetőséget kell adni a tagállamoknak arra, hogy előírják a vállalkozások számára a közigazgatási intézmények felé fennálló fizetési kötelezettségeik – például a hozzáadottértékadó-tartozás vagy a társadalombiztosítási járulék hátraléka – teljesítését, valamint azt, hogy a vállalkozások ne álljanak a vagyonuk védelmét célzó eljárás alatt.
- (17) A nemzeti elektronikus nyilvántartásokban szereplő, a fuvarozókra vonatkozó információknak a lehető legteljesebb körűnek és legfrissebbnek kell lenniük, hogy a vonatkozó szabályok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok kellő áttekintéssel rendelkezzenek a vizsgálat alá vont fuvarozóról. Különösen a fuvarozó rendelkezésére álló járművek rendszámára és a kockázati besorolására vonatkozó információk segíthetik elő az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseinek jobb nemzeti és határokon átnyúló végrehajtását. A nemzeti elektronikus nyilvántartásokra vonatkozó szabályokat ennek megfelelően módosítani kell.
- (18) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni többek között a más tagállamok elektronikus nyilvántartásaiba való elektronikus betekintéssel kapcsolatos műszaki eljárások meghatározása érdekében. Ez olyan eljárásokat is maga után vonhat, amelyek szükségesek annak biztosításához, hogy az illetékes hatóságok a közúti ellenőrzések során le tudják kérni valamely vállalkozásnak a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁷⁾ 9. cikke szerinti harmonizált kockázati besorolását. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽⁸⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (19) A napi vezetési idő túllépésével megvalósított legsúlyosabb jogsértésnek az 1071/2009/EK rendelet IV. melléklete szerinti fogalom meghatározása nem illeszkedik az 561/2006/EK rendeletben megállapított, hatályos vonatkozó rendelkezéshez. Ez a következetlenség jogbizonytalansághoz vezet, és eltérő gyakorlatokat eredményez a nemzeti hatóságok körében, ezáltal pedig nehézséget okoz az említett szabályok végrehajtásában. Ezt a fogalom meghatározást tehát pontosítani kell, hogy biztosított legyen a két rendelet közötti összhang.
- (20) A nem honos fuvarozók által a fogadó tagállamban ideiglenes jelleggel végzett belföldi fuvarozásra (kabotázs) vonatkozó szabályoknak egyértelműeknek, egyszerűeknek és könnyen végrehajthatóknak kell lenniük, az eddig elért liberalizáció szintjének fenntartása mellett.
- (21) A kabotázsműveleteknek azt a célt kell szolgálniuk, hogy növekedjen a nehéz tehergépjárművek kihasználási aránya és csökkenjen az üresen közlekedő nehéz tehergépjárművek száma, és e műveleteket engedélyezni kell mindaddig, amíg nem jelentenek állandó vagy folyamatos tevékenységet az érintett tagállamban. Annak biztosítása érdekében, hogy a kabotázsműveleteket ne oly módon végezzék, hogy azok állandó vagy folyamatos tevékenységet képezzenek, a fuvarozók számára nem szabad engedélyezni, hogy egy adott kabotázsműveleti időszak végétől számított meghatározott időn belül kabotázsműveletet végezzenek ugyanabban a tagállamban.

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (22) A 92/106/EGK tanácsi irányelv⁽⁹⁾ 4. cikkével létrehozott további liberalizáció az 1072/2009/EK rendelet szerinti kabotázssal összevetve jól előmozdította a kombinált fuvarozást, ezért elviekben érdemes megtartani, ugyanakkor gondoskodni kell a visszaélések megelőzéséről. A tapasztalatok szerint az Unió egyes részeiben a fuvarozók az említett rendelkezést szisztematikusan arra használták, hogy a kabotázs ideiglenes jellegét megkerülve járműveik folyamatosan egy, a vállalkozás székhelye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban tartózkodjanak. Az ilyen tisztességtelen gyakorlatok a szociális dömping kockázatával járnak és veszélyeztetik a kabotázásra vonatkozó jogi keret tiszteletben tartását. Ennek megfelelően lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a 92/106/EGK irányelv 4. cikkétől eltérve a szóban forgó problémát az 1072/2009/EK rendeletben meghatározott kabotázsszabályok oly módon történő alkalmazásával kezeljék, hogy arányos korlátozást vezetnek be a járműveknek a területükön való folyamatos jelenlétére vonatkozóan.
- (23) A szabályok tényleges és hatékony végrehajtása a belső piacon zajló tisztességes verseny előfeltétele. A végrehajtási eszközök további digitalizációja elengedhetetlen a végrehajtási kapacitások felszabadítása, a nemzetközi fuvarozókra és különösen a kis- és középvállalkozásokra háruló szükségtelen adminisztratív terhek csökkentése, a kockázatos kategóriába tartozó fuvarozók célzottabb ellenőrzése és a család gyakorlatok feltárása érdekében. Pontosítani kell, hogy a közúti fuvarozók milyen eszközökkel bizonyíthatják a kabotázsműveletekre irányadó szabályoknak való megfelelést. A közúti ellenőrzések során a fuvarokmányokra és – amennyiben rendelkezésre állnak – a menetíró készülékben rögzített adatokra kell támaszkodni. A megfelelő igazolások benyújtásának és azok illetékes hatóságok általi kezelésének egyszerűsítése érdekében az elektronikus fuvarozási információk használatát és továbbítását a megfelelés igazolására alkalmas eszközként kell elismerni. Az erre a célra használt formátumnak garantálnia kell a megbízhatóságot és a hitelességet. Tekintettel a hatékony elektronikus információcsere egyre növekvő alkalmazására a fuvarozásban és a logisztikában, fontos biztosítani a szabályozási keretek koherenciáját, valamint rendelkezni az igazgatási eljárások egyszerűsítéséről.
- (24) A nemzetközi fuvarozási szabályok címzettjei a fuvarozási vállalkozások, amelyeknek e minőségükben viselniük kell az általuk elkövetett jogsértések következményeit. Ugyanakkor annak érdekében, hogy megelőzzék a közúti áru fuvarozóktól fuvarozási szolgáltatásokat megrendelő vállalkozások általi visszaéléseket, a tagállamoknak világos és kiszámítható szankciós szabályokat kell megállapítaniuk a feladók, szállítmányozók, vállalkozók és alvállalkozók tekintetében olyan esetekben, amikor tudták vagy a körülményeket figyelembe véve tudniuk kellett, hogy az általuk megrendelt fuvarozási szolgáltatások az 1072/2009/EK rendelet megsértésével járnak.
- (25) Az Európai Munkaügyi Hatóság – amelynek tevékenységi köre az (EU) 2019/1149 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁰⁾ 1. cikkének (4) bekezdése értelmében kiterjed az 1071/2009/EK rendeletre – fontos szerepet fog betölteni azáltal, hogy segíti a tagállamokat e rendelet szabályainak a megfelelő végrehajtásában. Erre a következők útján fog sor kerülni: összehangolt ellenőrzések, a tagállamok közötti együttműködés és információcsere elősegítése, a bevált gyakorlatok előmozdítása és megosztása, a kapacitásépítés támogatása, képzések, valamint tájékoztatási kampányok.
- (26) A piaci fejlemények és a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az 1071/2009/EK rendelet I., II. és III. mellékletét, valamint az 1072/2009/EK rendelet I., II. és III. mellékletét. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak⁽¹¹⁾ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és biztosítani kell, hogy szakértőik rendszeresen részt vehessenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (27) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az uniós jog által eddig nem harmonizált területeken – különösen a könnyű haszongépjárművekkel végzett fuvarozás és a végrehajtási gyakorlatok vonatkozásában – történő bizonyos fokú harmonizáció bevezetését, és a versenyfeltételek közelítését, valamint a végrehajtás javítását a tagállamok nem

⁽⁹⁾ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

⁽¹¹⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

tudják kielégítően megvalósítani, e célok azonban a jellegük, valamint a közúti fuvarozás határokon átnyúló jellege miatt az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket.

- (28) Az 1071/2009/EK rendeletet, az 1072/2009/EK rendeletet és az 1024/2012 európai parlamenti és tanácsi rendeletet ⁽¹²⁾ ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1071/2009/EK rendelet módosítása

Az 1071/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (4) bekezdése a következőképpen módosul:
 - a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a közúti áru fuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozások, amelyek a közúti fuvarozást kizárólag 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztevékenységet meg nem haladó gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik, és amelyek kizárólag belföldi fuvarozási műveletekben vesznek részt a székhelyük szerinti tagállamban;”;
 - b) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„aa) a közúti áru fuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozások, amelyek a közúti fuvarozást kizárólag 2,5 tonna megengedett legnagyobb össztevékenységet meg nem haladó gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik;”;
 - c) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) a közúti személyszállítási szolgáltatásokat kizárólag nem kereskedelmi célból nyújtó vagy a közúti személyszállítástól eltérő főtevékenységet folytató vállalkozások;”;
 - d) a szöveg a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az első albekezdés b) pontja alkalmazásában, kizárólagosan nem kereskedelmi szállításnak minősül az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlás végzett szállítástól eltérő minden olyan közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás, amelyből nem keletkezik közvetlen vagy közvetett jövedelem a jármű vezetője vagy más személyek számára, és amely nem áll összefüggésben hivatásos tevékenységgel.”.
2. A 3. cikk (2) bekezdését el kell hagyni.
3. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

A székhely követelményével kapcsolatos feltételek

(1) A 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelmény teljesítéséhez a vállalkozásnak a székhely szerinti tagállamban:

- a) rendelkeznie kell olyan telephellyel, ahol elektronikus vagy egyéb formában hozzá tud férni fő üzleti dokumentumainak eredeti példányaihoz, különös tekintettel a fuvarozási szerződésekre, a vállalkozás rendelkezésére álló járművekkel kapcsolatos dokumentumokra, a számviteli dokumentumokra, a személyzet irányításával kapcsolatos dokumentumokra, a munkaszerződésekre, a társadalombiztosítási dokumentumokra, a járművezetők kiküldésével és kiküldetésével kapcsolatos adatokat tartalmazó dokumentumokra, a kabotázsra és a vezetési és pihenőidőre vonatkozó adatokat tartalmazó dokumentumokra, valamint minden egyéb olyan dokumentumra, amelyhez az illetékes hatóságnak adott esetben hozzá kell férnie a vállalkozás e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelése ellenőrzése céljából;
- b) a járműállományának tevékenységét úgy kell megszerveznie, hogy a vállalkozás rendelkezésére álló, nemzetközi fuvarozásra használt járművek az elindulást követően nyolc héten belül visszatérjenek az adott tagállam egyik működési központjába;

⁽¹²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

- c) amennyiben a nemzeti jog előírja, be kell lennie jegyzve a tagállam cégjegyzékébe vagy hasonló jegyzékébe;
- d) adót kell fizetnie jövedelmei után és – amennyiben a nemzeti jog előírja – érvényes hozzáadottértékadó-azonosító számmal kell rendelkeznie;
- e) amint engedélyt kapott, rendelkeznie kell egy vagy több teljes tulajdonú, vagy más jogcímen, például feltételes adásvételi szerződés vagy bérleti vagy lízingszerződés alapján birtokolt olyan járművel, amelyet az adott tagállam jogszabályaival összhangban nyilvántartásba vettek vagy forgalomba helyeztek és használatát engedélyezték;
- f) adminisztratív és kereskedelmi tevékenységeit megfelelő létesítményekben és megfelelő eszközök segítségével ténylegesen és folyamatosan a szóban forgó tagállamban található, az a) pontban említett telephelyen, fuvarozási műveleteit pedig ténylegesen és folyamatosan a g) pontban említett járműveket használva, a szóban forgó tagállamban található megfelelő technikai eszközök segítségével kell végeznie;
- g) folyamatos jelleggel rendelkezésére kell állnia az e) pontban foglalt feltételeknek megfelelő, az általa végzett fuvarozási műveletekkel arányos számú, az adott tagállamban található valamely működési központból üzemeltetett és onnan kiküldött járműnek és járművezetőnek.
- (2) Az (1) bekezdésben foglalt követelményeken felül a tagállamok azt is előírhatják a vállalkozások számára, hogy a székhelyük szerinti tagállamban:
- a) a székhelyükön a tevékenységük nagyságrendjével arányos, megfelelően képzett adminisztratív személyzet álljon rendelkezésre vagy a szakmai irányító a szokásos munkaidőben elérhető legyen;
- b) az (1) bekezdés f) pontjában említett technikai eszközökön felül a tevékenységük nagyságrendjével arányos működési infrastruktúrával – például a szokásos munkaidőben nyitva tartó irodával – rendelkezzenek a szóban forgó tagállam területén.”
4. A 6. cikk a következőképpen módosul:
- a) az (1) bekezdés a) követőképpen módosul:
- i. a második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „A tagállamok annak megállapítása során, hogy egy vállalkozás megfelel-e ezen követelménynek, megvizsgálják a vállalkozás, annak szakmai irányítói, ügyvezető igazgatói és a tagállam által megállapított egyéb releváns személyek magatartását. Az e cikkben a büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletre, a szankciókra vagy a vállalkozás általi jogsértésekre való hivatkozások magukban foglalják a magával a vállalkozással, annak szakmai irányítóival, ügyvezető igazgatóival és a tagállam által megállapított egyéb releváns személyekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősséget megállapító ítéleteket, szankciókat, vagy jogsértéseket.”;
- ii. a harmadik albekezdés a) pontjának vi. pontjában az „és” szót el kell hagyni;
- iii. a harmadik albekezdés a) pontja a következő vii. ponttal egészül ki:
- „vii. adójogszabályok; és”;
- iv. a harmadik albekezdés b) pontja a következő ponttal egészül ki:
- „xi. a közúti fuvarozásban dolgozó munkavállalók kiküldetése;
- xii. a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jog;
- xiii. kabotázs.”;
- b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „(2) Az (1) bekezdés harmadik albekezdése b) pontjával összefüggésben, amennyiben a szakmai irányítóval vagy a fuvarozási vállalkozással szemben az uniós jogszabályoknak a IV. mellékletben felsorolt valamely leg súlyosabb megsértése okán egy vagy több tagállamban súlyos bűncselekmény elkövetése miatt büntetőjogi felelősséget állapítanak meg vagy szankciót szabnak ki, a székhely szerinti tagállam illetékes hatósága megfelelő módon és kellő időben igazgatási eljárást folytat le, beleértve adott esetben az érintett vállalkozás telephelyén végzett helyszíni vizsgálatot is.

Az igazgatási eljárás során a fuvarozási vállalkozás szakmai irányítója vagy adott esetben egyéb jogi képviselője jogosult érveinek és magyarázatainak előadására.

Az igazgatási eljárás során az illetékes hatóság értékeli, hogy a konkrét körülményekre tekintettel az adott esetben a jó hírnév elvesztése aránytalan válaszreakció lenne-e. Ezen értékelés során az illetékes hatóságnak figyelembe kell vennie az (1) bekezdés harmadik albekezdésében említett nemzeti és uniós szabályok azon súlyos megsértéseinek számát, valamint az uniós jogszabályok IV. mellékletben felsorolt azon legsúlyosabb megsértései számát, amelyek tekintetében a szakmai irányítóval vagy a fuvarozási vállalkozással szemben büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet hoztak vagy szankciót állapítottak meg. Minden ilyen megállapítást megfelelően indokolni és igazolni kell.

Amennyiben az illetékes hatóság azt állapítja meg, hogy a jó hírnév elvesztése aránytalan lenne, határoz arról, hogy az érintett vállalkozás jó híre továbbra is fennmarad. E határozat indokolását rögzíteni kell a nemzeti nyilvántartásban. Az ilyen határozatok számát fel kell tüntetni a 26. cikk (1) bekezdésében említett jelentésben.

Ha az illetékes hatóság azt állapítja meg, hogy a jó hírnév elvesztése nem lenne aránytalan, a büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletek vagy szankciók a jó hírnév elvesztését vonják maguk után.”;

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben felsorolja az (1) bekezdés harmadik albekezdésének b) pontjában említett uniós jogszabályok azon súlyos megsértéseinek kategóriáit, típusait és súlyossági fokát, amely jogsértések – a IV. mellékletben meghatározottakon túl – a jó hírnév elvesztését okozhatják. A tagállamok a 12. cikk (1) bekezdése szerinti ellenőrzési prioritások felállításakor figyelembe veszik az említett jogsértésekkel kapcsolatos információkat, beleértve a más tagállamoktól kapott információkat is.

A Bizottság e célból:

- a) meghatározza a leggyakrabban előforduló jogsértési kategóriákat és típusokat;
- b) megállapítja a jogsértések súlyosságának mértékét annak függvényében, hogy mennyire járhatnak halálos kimenetelű balesettel vagy súlyos sérülésekkel és idézhetnek elő versenytorzulást a közúti fuvarozási piacon, többek között azáltal, hogy rontják a fuvarozásban dolgozó munkavállalók munkakörülményeit;
- c) meghatározza az előfordulás azon gyakoriságát, amelyen túl a többször előforduló jogsértések súlyosabbnak minősülnek, figyelembe véve a szakmai irányító által irányított fuvarozási tevékenységekben részt vevő járművek számát.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 25. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”.

5. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 3. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelmény teljesítése érdekében a vállalkozásnak a számviteli év során állandó jelleggel eleget kell tudnia tenni pénzügyi kötelezettségeinek. A vállalkozásnak ellenőr vagy arra megfelelően felhatalmazott személy által hitelesített éves beszámolók alapján igazolnia kell, hogy minden évben rendelkezik az alábbiak szerinti saját tőkével:

- a) egyetlen használatban lévő gépjármű esetében legalább 9 000 EUR-nak;
- b) minden további, 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű, használatban lévő gépjármű vagy járműszerelvény esetében 5 000 EUR-nak; és
- c) minden további, 2,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, használatban lévő gépjármű vagy járműszerelvény esetében 900 EUR-nak megfelelő saját tőke.

A közúti áru fuvarozói szakma gyakorlásához kizárólag 2,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket használó vállalkozásnak ellenőr vagy arra megfelelően felhatalmazott személy által hitelesített éves beszámolók alapján igazolnia kell, hogy minden évben rendelkezik:

- a) az első használatban lévő gépjármű esetében legalább 1 800 EUR-nak; és
- b) minden további, használatban lévő gépjármű esetében pedig 900 EUR-nak megfelelő saját tőkével.

A tagállamok kötelezővé tehetik a területükön székhellyel rendelkező vállalkozások számára annak igazolását, hogy e járművekre vonatkozóan ugyanakkora összegű saját tőkével rendelkeznek, mint az első albekezdésben említett járművek tekintetében. Az ilyen esetekben az érintett tagállam illetékes hatósága köteles megfelelően tájékoztatni a Bizottságot, a Bizottság pedig nyilvánosan elérhetővé teszi ezt a tájékoztatást.”;

b) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az (1) bekezdésben meghatározott követelmények mellett a tagállamok előírhatják, hogy a vállalkozásnak, a szakmai irányítónak vagy a tagállamok által megállapított bármely egyéb releváns személynek ne legyen személyes tartozástól eltérő tartozása közjogi intézmények felé, és hogy vele szemben ne legyen folyamatban csődeljárás, valamint ne álljon fizetéseképtelenségi vagy felszámolási eljárás alatt.”;

c) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, az illetékes hatóság elfogadhatja, vagy megkövetelheti, hogy az (1) bekezdésben meghatározott összegek erejéig valamely vállalkozás egyetemleges felelősségen alapuló kezességet vállaló egy vagy több bank vagy egyéb pénzügyi intézmény – így például biztosítótársaság – által kiállított, az illetékes hatóság által előírt igazolással, így például bankgaranciával vagy biztosítással – többek között szakmai felelősségbiztosítással – vagy más, kötelező erejű dokumentummal igazolja megfelelő pénzügyi helyzetét.”;

d) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az (1) bekezdéstől eltérve, a vállalkozás nyilvántartásba vételének évére vonatkozó hitelesített éves beszámoló hiányában az illetékes hatóságnak el kell fogadnia, hogy a vállalkozás a megfelelő pénzügyi helyzetét olyan igazolással – így például bankgaranciával, pénzügyi intézmény által kiállított, a vállalkozás nevében történő hitelhez jutást igazoló dokumentummal vagy más, az illetékes hatóság által előírt kötelező erejű dokumentummal – igazolja, amely tanúsítja, hogy a vállalkozás rendelkezik az (1) bekezdésben meghatározott összegekkel.”.

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) „A tagállamok időszakos, háromévenkénti képzéseket ösztönözhetnek az I. mellékletben felsorolt tárgyak tekintetében annak biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett személy vagy személyek kellően tudatában legyenek az ágazatban bekövetkezett fejleményeknek.”;

b) a 8. cikk (9) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 24a. cikknek megfelelően az I., II. és III. mellékletet módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékleteket hozzáigazítsa a piaci fejleményekhez és a műszaki fejlődéshez.”.

7. A 9. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„A kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépjárműveket vagy jármű-szerelvényeket üzemeltető közúti áru fuvarozó vállalkozás számára történő engedély kiállítása céljából a tagállamok úgy dönthetnek, hogy a 8. cikk (1) bekezdésében említett vizsga alól mentesítik azokat a személyeket, akik igazolni tudják, hogy 2020. augusztus 20. napját megelőző tízéves időszak alatt folyamatosan ugyanilyen típusú vállalkozást irányítottak.”

8. A 11. cikk (4) bekezdésének harmadik albekezdését el kell hagyni.

9. A 12. cikk (a) következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az illetékes hatóságoknak rendszeresen ellenőrizniük kell, hogy azok a vállalkozások, amelyeknek engedélyezték a fuvarozói szakma gyakorlását, továbbra is teljesítik-e az e rendelet 3. cikkében meghatározott követelményeket. Ennek érdekében a tagállamok a fokozott kockázatot jelentő vállalkozásokra irányuló ellenőrzéseket végeznek, beleértve adott esetben az érintett vállalkozások telephelyén végzett helyszíni vizsgálatokat is. Ennek céljából a tagállamok az e rendelet 6. cikkében megállapított jogsértések összességére kiterjesztik az általuk a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 9. cikke alapján létrehozott kockázatbesorolási rendszert.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.);

b) a (2) bekezdésben a második albekezdést el kell hagyni.

10. A 13. cikk (1) bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a megfelelő pénzügyi helyzet követelményének nem teljesülése esetén legfeljebb hat hónap határidő annak bizonyítására, hogy a követelmény ismét állandó jelleggel teljesül.”

11. A 14. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az illetékes hatóság a jó hírnév elvesztésétől számított egy éven belül, és ezt követően mindaddig nem rehabilitálja a szakmai irányítót, amíg az nem igazolja, hogy legalább három hónapig megfelelő képzésen vett részt vagy vizsgát tett az e rendelet I. mellékletének I. részében felsorolt tárgyakból.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Kivéve ha a nemzeti jog releváns rendelkezéseinek és e cikk (1) bekezdésének megfelelően rehabilitációs intézkedést hoznak, valamint mindaddig, amíg ilyen intézkedést nem hoznak, az alkalmatlanná nyilvánított szakmai irányítónak a 8. cikk (8) bekezdésében említett, szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványa egyik tagállamban sem érvényes.”.

12. A 16. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a jó hírnév és a szakmai alkalmasság 3. cikkben meghatározott követelményének teljesítésére kijelölt szakmai irányítók neve, vagy – adott esetben – a jogi képviselő neve;”;

ii. a bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

„g) az 5. cikk (1) bekezdése g) pontja szerint n a vállalkozás rendelkezésére álló járművek rendszáma;

h) a megelőző év december 31-én a vállalkozásban alkalmazott személyek száma, amely értéket minden év március 31-ig rögzíteni kell a nemzeti nyilvántartásban;

i) a vállalkozásnak a 2006/22/EK irányelv 9. cikke szerinti kockázati besorolása.”;

iii. a második, a harmadik és a negyedik albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az első albekezdés a)–d) pontjában említett adatokat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni, a személyes adatok védelméről szóló vonatkozó előírásokkal összhangban.

A tagállamok úgy dönthetnek, hogy az első albekezdés e)–i) pontjában említett adatokat külön tartják nyilván. Ez esetben az e) és az f) pontban említett adatokat az érintett tagállam valamennyi illetékes hatósága számára megkeresés alapján vagy közvetlenül hozzáférhetővé kell tenni. A kért információkat a megkeresés kézhezvételétől számított öt munkanapon belül meg kell adni.

Az első albekezdés g), h) és i) pontjában említett adatokat közúti ellenőrzések során az illetékes hatóságok rendelkezésére kell bocsátani legkésőbb a (6) bekezdés szerint elfogadott azon végrehajtási jogi aktus hatálybalépésétől számított 12 hónap elteltével, amely meghatározza az adatoknak a közúti ellenőrzések során az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátását lehetővé tevő funkciókat.

Az illetékes hatóságoktól eltérő hatóságok csak akkor férhetnek hozzá az első albekezdés e)–i) pontjában említett adatokhoz, ha az említett hatóságok kellő felhatalmazással rendelkeznek felügyelet gyakorlására és szankciók kiszabására a közúti fuvarozás területén, tisztviselőik pedig titoktartási esküt tettek vagy hivatalos titoktartási kötelezettség vonatkozik rájuk.”;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy az elektronikus nemzeti nyilvántartásban szereplő adatok naprakészek és pontosak legyenek.”;

c) a (6) bekezdés a következő albekezdésekkel egészül ki:

„Legkésőbb 14 hónappal a kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletről szóló, a 2006/22/EK irányelv 9. cikkének (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktus elfogadását követően a Bizottság végrehajtási jogi aktus útján meghatározza a (2) bekezdés első albekezdésének g), h) és i) pontjában említett adatoknak a közúti ellenőrzések során az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátását lehetővé tevő funkciókat.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

d) a (7) bekezdést el kell hagyni.

13. A 18. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„18. cikk

A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

(1) A tagállamok e rendelet alkalmazásával összefüggésben nemzeti kapcsolattartót jelölnek ki, amely felelős a többi tagállammal folytatott információcseréért. A tagállamok 2011. december 4-ig megküldik a Bizottságnak nemzeti kapcsolattartójuk nevét és címét. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét és továbbítja azt a tagállamoknak.

(2) A tagállamok illetékes hatóságainak szorosan együtt kell működniük és mihamarabb kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk egymásnak, továbbá egymás rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi releváns információt, hogy elősegítsék e rendelet alkalmazását és végrehajtását.

(3) A tagállamok illetékes hatóságainak meg kell osztaniuk egymással a 6. cikk (2) bekezdésében említett súlyos jogsértések miatti büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletekre vagy szankciókra vonatkozó információkat. Az a tagállam, amely a 6. cikk (2) bekezdésében említett olyan súlyos jogsértésre vonatkozó értesítést kap, amelynek nyomán a megelőző két évben büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet hoztak vagy szankciót állapítottak meg egy másik tagállamban, a bejelentett jogsértést rögzíti a nemzeti elektronikus nyilvántartásában.

(4) A tagállamok megválaszolják a többi tagállam valamennyi illetékes hatóságától beérkező, tájékoztatás iránti megkeresést, és ellenőrzéseket, vizsgálatokat és nyomozást folytatnak azzal kapcsolatban, hogy a területükön székhellyel rendelkező közúti fuvarozók megfelelnek-e a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában szereplő követelménynek. E tájékoztatás iránti megkeresések kiterjedhetnek az azon dokumentumokhoz való hozzáférés biztosítására is, amelyekre szükség van annak bizonyításához, hogy teljesülnek az 5. cikkben meghatározott feltételek. A tagállamok illetékes hatóságai által benyújtott, tájékoztatás iránti megkereséseket kellőképpen indokolni és igazolni kell. E célból a megkeresésekben fel kell tüntetni a 3. cikk (1) bekezdése a) pontjának lehetséges megsértésére utaló megbízható információkat, jelezni kell a megkeresés célját, és elegendő részletességgel meg kell határozni, hogy mely információkra és dokumentumokra vonatkozik a kérés.

(5) A tagállamok a valamely másik tagállam által a (4) bekezdés alapján kért információkat a megkeresés kézhezvételétől számított harminc munkanapon belül átadják. A tagállamok kölcsönös megegyezéssel ennél rövidebb határidőben is megállapodhatnak.

(6) Amennyiben a megkeresett tagállam úgy véli, hogy a megkeresés nem kellően indokolt, erről a megkeresés beérkezésétől számított 10 munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot. A megkereső tagállam további indokolással támasztja alá a megkeresést. Amennyiben a megkereső tagállam nem tudja további indokolással alátámasztani a megkeresést, a megkeresett tagállam visszautasíthatja a megkeresést.

(7) Ha nehéz az információkérésnek eleget tenni vagy az ellenőrzést, a vizsgálatot vagy a nyomozást lefolytatni, a megkeresett tagállam erről a megkeresés beérkezésétől számított tíz munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot, megadva a nehézség indokait. Az érintett tagállamok konzultálnak egymással, hogy megoldást találjanak bármely felmerült nehézségre. A megkereső tagállam részére történő információszolgáltatásban szisztematikusan jelentkező késedelmek esetén tájékoztatni kell a Bizottságot, amely meghozza a megfelelő intézkedéseket.

(8) A (3) bekezdésben említett információcserének az üzenetküldő rendszeren, nevezetesen a közúti fuvarozási vállalkozások 1213/2010/EU bizottsági rendelettel (*) létrehozott európai nyilvántartásán (ERRU) keresztül kell történnie. A tagállamok illetékes hatóságai közötti igazgatási együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, amelyről a (4)–(7) bekezdés rendelkezik, az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel (**) létrehozott belső piaci információs rendszeren (IMI) keresztül kell megvalósítani. E célból mindegyik tagállam illetékes hatóságként jelölheti meg az (1) bekezdésben említett kapcsolattartót, és erről az IMI-n keresztül tájékoztatja a Bizottságot.

(9) A tagállamok biztosítják, hogy a részükre e cikkel összhangban továbbított információt csak abban az ügyben/azokban az ügyekben használják fel, amely(ek)ben a megkeresést kezdeményezték. Személyes adatok kezelésére kizárólag az e rendeletnek való megfelelés céljából kerülhet sor, és azt az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (***) összhangban kell végezni.

(10) A kölcsönös igazgatási együttműködést és segítségnyújtást díjmentesen kell biztosítani.

(11) A tájékoztatás iránti megkeresés nem akadályozhatja meg azt, hogy az illetékes hatóságok intézkedéseket hozzanak a vonatkozó nemzeti vagy uniós jogszabályokkal összhangban e rendelet állítólagos megsértésének kivizsgálása vagy megelőzése érdekében.

(*) A Bizottság 1213/2010/EU rendelete (2010. december 16.) a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett országos elektronikus nyilvántartások összekapcsolására vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 335., 2010.12.18., 21. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

(***) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.)."

14. A 23. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„Az 1. cikk (2) bekezdésétől eltérve, 2022. május 21-ig – a székhely szerinti tagállam jogának eltérő rendelkezése hiányában – e rendelet rendelkezései alól mentesíteni kell a nemzetközi szállítási műveletekben részt vevő azon közúti áru fuvarozó vállalkozásokat, amelyek ezt a tevékenységet kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik.

A 16. cikk (2) bekezdésétől eltérve, a vállalkozások kockázati besorolásának a nemzeti elektronikus nyilvántartásban történő rögzítésére vonatkozó követelmény csak a kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletről szóló 2006/22/EK irányelv 9. cikkének (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktus hatálybalépésétől számított 14 hónap elteltével válik alkalmazandóvá.”

15. A 24. cikket el kell hagyni.

16. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„24a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 8. cikk (9) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8. cikk (9) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (*) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 8. cikk (9) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

17. A 25. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikkét kell alkalmazni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.);

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.”.

18. A 26. cikk a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„*Jelentéstétel és felülvizsgálat*”;

b) az (1) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) az e rendelet alapján kibocsátott engedélyek száma éves és típusonkénti bontásban, valamint a felfüggesztett és a visszavont engedélyek száma, továbbá az alkalmatlanná nyilvánítások száma és az ezekkel kapcsolatos döntések indokolása. Ezeknek az adatoknak a 2022. május 21-t követő időszakra vonatkozó jelentésekben is szerepelniük kell, mégpedig az alábbiak szerinti bontásban:

i. közúti személyszállítást végző vállalkozások;

ii. kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket üzemeltető közúti árufuvarozók; és

iii. valamennyi egyéb közúti árufuvarozó;”;

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3) A tagállamok két évente jelentést tesznek a Bizottságnak a 18. cikk (4)–(9) bekezdésével összhangban általuk küldött megkeresésekről, a többi tagállamtól kapott válaszokról, valamint azokról az intézkedésekről, amelyeket a kapott információk alapján hoztak.

(4) A Bizottság által a (3) bekezdés szerint gyűjtött információk, valamint további tényadatok alapján a Bizottság legkésőbb 2023. augusztus 21-ig részletes jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamok közötti igazgatási együttműködés mértékéről, az ezzel kapcsolatos esetleges hiányosságokról és az együttműködés javításának lehetséges módjairól. E jelentés alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy szükséges-e további intézkedéseket javasolni.

(5) A Bizottság 2023. augusztus 21-ig értékeli e rendelet végrehajtását és jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

(6) Az (5) bekezdésben említett jelentés benyújtását követően a Bizottság rendszeresen értékeli e rendeletet, és az értékelés eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(7) Az (5) és a (6) bekezdésben említett jelentésekhez adott esetben megfelelő jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.”.

19. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg kerül

„**A 6. Cikk (2) bekezdésének értelmében vett legsúlyosabb jogsértések**”;

b) az 1. pont b) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) a napi munkaidő folyamán a maximális napi vezetési idő legalább 50 %-kal való túllépése.”;

c) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. Felszerelt menetíró készülék és/vagy sebességkorlátozó hiánya, vagy csalásra alkalmas olyan készülék megléte és/vagy használata a járműben, amely lehetővé teszi a menetíró készülék és/vagy a sebességkorlátozó által rögzített adatok módosítását vagy az adatrögzítő lapok vagy a menetíró készülékből és/vagy a járművezetői kártyáról letöltött adatok meghamisítását.”.

2. cikk

Az 1072/2009/EK rendelet módosítása

Az 1072/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (5) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) 2022. május 20-ig: áru fuvarozás olyan járművekkel, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;”;

b) a bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„ca) 2022. május 21-től: áru fuvarozás olyan járművekkel, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 2,5 tonnát;”.

2. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés harmadik albekezdését el kell hagyni;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A közösségi engedélynek és a hiteles másolatoknak meg kell felelniük a II. mellékletben szereplő mintának, amely megállapítja az engedély használatát szabályozó feltételeket is. Az engedélynek és hiteles másolatainak rendelkezniük kell az I. mellékletben felsorolt biztonsági jellemzők közül legalább kettővel.

Az áru fuvarozásra használt olyan járművek esetében, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát, és amelyekre az 1071/2009/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében előírt enyhébb pénzügyi követelmények vonatkoznak, a kiállító hatóságnak be kell jegyeznie a közösségi engedély vagy annak hiteles másolata »különleges megjegyzések« rovatába a következőt: »≤ 3,5 t«.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14b. cikknek megfelelően az I. és a II. mellékletet módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékleteket hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez.”.

3. Az 5. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14b. cikknek megfelelően a III. mellékletet módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékletet hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez.”

4. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A fuvarozók számára nem engedélyezett, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvény esetében ugyanazon jármű gépjárművével kabotázsműveleteket hajtsanak végre ugyanabban a tagállamban az ott végzett kabotázsműveletük végét követő négy napon belül;”

b) a (3) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A nem honos fuvarozó által a fogadó tagállamban folytatott belföldi közúti fuvarozási szolgáltatások csak akkor tekinthetők e rendelettel összhangban állónak, ha a fuvarozó egyértelmű bizonyítékot tud felmutatni egyrészt a megelőző nemzetközi fuvarozásról, másrészt pedig minden egyes egymást követő kabotázsműveletről. Amennyiben a jármű a nemzetközi fuvarozást megelőző négy napos időszakban a fogadó tagállam területén tartózkodott, a fuvarozónak az azon időszakban végzett valamennyi műveletet is egyértelműen igazolnia kell.”;

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A (3) bekezdésben említett bizonyítékot kérésre a közúti ellenőrzés alkalmával be kell mutatni vagy továbbítani kell a fogadó tagállam ellenőrzésre jogosult hivatalos személye számára. E bizonyíték elektronikusan, számítógépek általi tárolásra és feldolgozásra közvetlenül alkalmas, olyan felülvizsgálható strukturált formátumban is benyújtható és továbbítható, mint például a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésről szóló egyezménynek (CMR) az elektronikus fuvarlevélről szóló, 2008. február 20-i kiegészítő genfi jegyzőkönyve szerinti elektronikus fuvarlevél(e-CMR). A közúti ellenőrzés során lehetővé kell tenni a járművezető számára, hogy kapcsolatba lépjen a központi irodával, a szakmai irányítóval vagy bármely más személlyel vagy szervezettel abból a célból, hogy a közúti ellenőrzés befejezése előtt rendelkezésre tudja bocsátani a (3) bekezdésben említett bizonyítékot.”;

d) az (5) bekezdés a következőképpen módosul:

„(5) Bármely olyan fuvarozási vállalkozás számára, amely jogosult a székhelye szerinti tagállamban az adott tagállam jogszabályainak megfelelően, az 1. cikk (5) bekezdésének a)–ca) pontjában meghatározott, ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási tevékenység végzésére, az e fejezet szerinti feltételek szerint engedélyezni kell az azonos típusú kabotázsművelet végzését vagy az azonos kategóriába tartozó járművel történő kabotázsművelet végzését.”.

5. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„3. A Bizottság – különösen az idevágó adatok alapján – megvizsgálja a kialakult helyzetet, majd a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 42. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően, a tagállam kérelmének beérkezését követő egy hónapon belül dönt a védintézkedések szükségességéről, és szükségességük esetén elrendeli azokat.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.);

b) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az e cikk (1)–(6) bekezdésének rendelkezésein túlmenően és a 92/106/EGK irányelv 4. cikkétől eltérve, amennyiben erre szükség van annak megelőzéséhez, hogy a fuvarozók visszaéljenek ez utóbbi rendelkezéssel oly módon, hogy a fogadó tagállamban korlátlan és folyamatos módon olyan kezdeti és/vagy végső közúti szállítási szakaszt végeznek, amelyek tagállamok közötti kombinált szállítási műveletek részét képezik, a tagállamok előírhatják, hogy e rendelet 8. cikkét alkalmazni kelljen a fuvarozókra abban az esetben, ha az adott tagállamban ilyen kezdeti vagy végső közúti szállítási szakaszt végeznek. A kezdeti vagy végső közúti szállítási szakaszok tekintetében a tagállamok előírhatnak az e rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében előírt 7 napnál hosszabb időtartamot, és az e rendelet 8. cikkének (2a) bekezdésében előírt 4 napnál rövidebb időtartamot is. Az e rendelet 8. cikkének (4) bekezdésének az ilyen szállítási műveletekre történő alkalmazása nem érinti a 92/106/EGK irányelvből fakadó kötelezettségeket. Azok a tagállamok, amelyek alkalmazni kívánják az e bekezdésben foglalt eltérést, erről a releváns tagállami intézkedések alkalmazása előtt értesítik a Bizottságot. Ezeket a szabályokat legalább ötévente felülvizsgálják, és e felülvizsgálat eredményeiről értesítik a Bizottságot. A szabályokat – a vonatkozó időtartamok hosszát is beleértve – átlátható módon nyilvánosságra hozzák.”.

6. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Ellenőrzések

(1) Az e fejezetben foglalt kötelezettségek eredményesebb végrehajtása érdekében a tagállamok biztosítják, hogy területükön egységes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmazzanak. E stratégiának a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 9. cikkében említett, nagy kockázatot jelentő vállalkozásokra kell összpontosítania.

(2) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a 2006/22/EK irányelv 2. cikkében előírt ellenőrzésekbe adott esetben kabotázsműveletre irányuló ellenőrzések is beletartozzanak.

(3) A tagállamok legalább évente kétszer összehangolt közúti ellenőrzéseket végeznek a kabotázsműveleteket illetően. Ezeket az ellenőrzéseket legalább két tagállamnak a közúti fuvarozásra irányadó szabályok végrehajtásáért felelős hatóságai – mindegyik nemzeti hatóság a saját területén – egyidejűleg végzik. A tagállamok ezen tevékenységeket összekapcsolhatják a 2006/22/EK irányelv 5. cikkében meghatározott tevékenységekkel. Az 1071/2009/EK rendelet 18. cikkének (1) bekezdésével összhangban kijelölt nemzeti kapcsolattartóknak az összehangolt közúti ellenőrzések után információt kell cserélniük egymással a feltárt jogsértések számáról és típusairól.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.)”

7. A rendelet a következő cikkekkkel egészül ki:

„14a. cikk

Felelősség

A tagállamok meghatározzák az azon szankciókra vonatkozó szabályokat, amelyek a feladókkal, szállítványozókkal, vállalkozókkal és alvállalkozókkal szemben a II. és III. fejezet megsértése esetében alkalmazandók, amennyiben az említetteknek tudomásuk volt, vagy – tekintettel az összes lényeges körülményre – tudomásuk kellett, hogy legyen arról, hogy olyan fuvarozási szolgáltatásokat rendelnek meg, amelyek sértik ezt a rendeletet.

14b. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (4) bekezdésében és az 5. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (4) bekezdésében és az 5. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (*) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4. cikk (4) bekezdése és az 5. cikk (4) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

8. A 15. cikket el kell hagyni.

9. A 17. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„17. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

(1) A tagállamok minden második évben legkésőbb március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot a megelőző két év mindegyikének december 31-éjén közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók számáról és az e napokon forgalomban levő járművekre vonatkozó hiteles másolatok számáról. A 2022. május 20. utáni időszakra vonatkozó jelentésekben ezen adatokat olyan bontásban kell feltüntetni, hogy az adatok külön szerepeljenek a nemzetközi szállítási műveleteket kizárólag 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel végző közúti áru fuvarozókra és az összes egyéb közúti áru fuvarozóra vonatkozóan.

(2) A tagállamok minden második évben legkésőbb március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot a megelőző két naptári évben kiadott járművezetői igazolványok, valamint a megelőző két év mindegyikének december 31-éjén forgalomban lévő összes járművezetői igazolvány számáról. A 2022. május 20. utáni időszakra vonatkozó jelentésekben ezen adatokat olyan bontásban kell feltüntetni, hogy az adatok külön szerepeljenek a nemzetközi szállítási műveleteket kizárólag 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel végző közúti áru fuvarozókra és az összes egyéb közúti áru fuvarozóra vonatkozóan.

(3) A tagállamok legkésőbb 2022. augusztus 21-ig megküldik a Bizottságnak a 10a. cikknek megfelelően elfogadott nemzeti végrehajtási stratégiájukat. A tagállamok minden évben legkésőbb március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot az előző naptári évben a 10a. cikknek megfelelően végrehajtott végrehajtási műveletek számáról, ideértve adott esetben az elvégzett ellenőrzések számát is. Ennek a tájékoztatásnak tartalmaznia kell az ellenőrzött járművek számát is.

(4) A Bizottság 2024. augusztus 21-ig jelentést készít az uniós közúti fuvarozási piac helyzetéről. A jelentésnek tartalmaznia kell a piaci helyzet elemzését, beleértve az ellenőrzések hatékonyságának értékelését, valamint a szakmára jellemző foglalkoztatási feltételek alakulását.

(5) A Bizottság 2023. augusztus 21-ig értékeli e rendelet végrehajtását, különös tekintettel a 8. cikk tekintetében az (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (*) bevezetett módosítások hatására, és jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

(6) Az (5) bekezdésben említett jelentés benyújtását követően a Bizottság rendszeresen értékeli e rendeletet, és az értékelés eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(7) Az (5) és a (6) bekezdésben említett jelentésekhez adott esetben megfelelő jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1055 rendelete (2020. július 15.) a 1071/2009/EK rendelet, a 1072/2009/EK rendelet és az 1024/2012/EU rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról (HL L 249, 2020.7.31., 17 o.)”

3. cikk

Az 1024/2012/EU rendelet módosítása

Az 1024/2012/EU rendelet melléklete a következő ponttal egészül ki:

„15. Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (*) 18. cikk (8) bekezdés.

(*) HL L 300., 2009.11.14., 51. o.”

4. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2022. február 21-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező, és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

D.M. SASSOLI

a Tanács részéről

az elnök

J. KLOECKNER