



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.5.31.
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet ágazati fejleményekre tekintettel
történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról szóló 1071/2009/EK rendeletet¹ és a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló 1072/2009/EK rendeletet² (a továbbiakban: az 1071/2009/EK rendelet, az 1072/2009/EK rendelet vagy a rendeletek) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására, valamint a közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó szabályok korszerűsítését célzó intézkedéscsomag részeként fogadták el.

Átfogó célkitűzésként a rendeletek támogatják a közúti fuvarozás egységes piacának megfelelő működését, hatékonyságát és versenyképességét.

Az 1071/2009/EK rendelet olyan rendelkezéseket állapít meg, amelyeket a vállalkozásoknak a közúti fuvarozói szakma (személyszállítás és áru fuvarozás) gyakorlásához teljesíteniük kell. Emellett meghatároz a tagállamok általi jogérvényesítés szabályozására és lehetővé tételére irányadó egyes rendelkezéseket.

Az 1072/2009/EK rendelet megállapítja azokat a szabályokat, amelyeket a nemzetközi közúti áru fuvarozási piacon és a saját piacuktól eltérő nemzeti piacon (kabotázs) működni kívánó vállalkozásoknak be kell tartaniuk. Tartalmazza az ilyen vállalkozások számára a nyilvántartásba vételi tagállam által (közösségi engedély), továbbá a harmadik országokból származó járművezetőknek (járművezetői igazolvány) kiadott dokumentumokra vonatkozó szabályokat.

2014–2015-ben elvégezték a rendeletek utólagos értékelését³, amelynek során megállapították, hogy a rendeletek csak részben eredményesek az azzal kapcsolatos eredeti célkitűzés elérése szempontjából, hogy megfelelő versenyfeltételeket kell teremteni a piacon. A fő nehézségek a szabályok és az érvényesítésük hiányosságaihoz kötődtek. Ez a javaslat, amely REFIT-kezdemenyezés⁴, e hiányosságok orvoslására is hivatott.

• Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel

E javaslat a közúti fuvarozásról szóló jogszabályok folyamatban lévő szélesebb körű felülvizsgálatának része. Szorosan összefügg a közúti fuvarozás terén meglévő egyéb jogi aktusokkal, különösen a közúti szállításra irányadó szociális jogszabályokkal (561/2006/EK rendelet⁵, 2002/15/EK irányelv⁶, 2006/22/EK irányelv⁷ és 165/2014/EU rendelet⁸). A „piaci szabályok” jobb érvényesítése, amelyet e javaslat is ajánl, könnyebbé válik tehát a meglévő szinergiákon keresztül, míg közvetetten hozzájárul a szociális jogszabályok érvényesítéséhez is.

¹ HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

² HL L 300., 2009.11.14., 72. o.

³ A Bizottság ezen értékelés eredményeként szolgálati munkadokumentumot tett közzé: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ A Bizottság 2017. évi munkaprogramjának 2. mellékletében található 10. kezdeményezés.

⁵ HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

⁶ HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

⁷ HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

⁸ HL L 60., 2014.2.28., 1. o.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat közvetlenül hozzájárul a jelenlegi Bizottság prioritásának egyikéhez, nevezetesen a mélyebb és méltányosabb egységes piac előmozdításához. Elsődleges célja a közúti fuvarozás egységes piacának további fejlesztése az egyenlőtlenségek okainak felszámolását és a szabályok hatékonyabb érvényesítését célzó módosításokon keresztül.

E javaslat teljesíti a REFIT-célkitűzést azzal, hogy fokozza a hatékonyságot és csökkenti a vállalkozásokra nehezedő adminisztratív és szabályozási terhet. Emellett lehetőséget ad a tagállamoknak, hogy mérsékeljenek bizonyos, a szabályok érvényesítésével összefüggő végrehajtási költségeket.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A rendeletek és a javasolt módosítás jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése (korábban az EKSZ 71. cikke). Ez a cikk képez alapot a következőket megállapító uniós jogszabályok elfogadásához: i. a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályok (EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének a) pontja); valamint ii. azok a feltételek, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet (EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének b) pontja).

- **Szubszidiaritás**

Az EU az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdése g) pontjának értelmében megosztja hatáskörét a tagállamokkal a közlekedésre irányadó szabályalkotás terén. Ugyanakkor a meglévő szabályokat csak az uniós jogalkotó módosíthatja.

Emellett a tagállami gyakorlatokban meglévő különbségek és a jogérvényesítés hiányosságai károsak az egységes piac működése szempontjából, és szorosan összefüggnek a harmonizációs hiányosságokkal, ezért azokat hatékonyan csak az Unió kezelheti.

- **Arányosság**

Amint a hatásvizsgálati jelentés 6.3. pontjában szerepel, a szakpolitikai javaslat arányos a feltárt problémákkal, és nem lép túl az azok megoldásához szükséges mértéken. Kifejezetten a kkv-król szólva, a tervezett szakpolitikai intézkedések általánosságban nem gyakorolnak aránytalan hatást rájuk nézve. E javaslat középpontjában a meglévő szabályozási keret egyszerűsítése és pontosítása áll, a szigorúbb jogérvényesítési követelmények mellett, és nem állapít meg további szabályozási követelményeket az érdekelt felek tekintetében, minthogy az nem lenne arányos az azonosított problémákkal.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítandó jogi aktusok rendeletek, az azokat módosító aktusnak is rendeletnek kell lennie.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

A rendeleteket utólagosan értékelték⁹. Ezt az értékelést külső vizsgálat is kiegészítette¹⁰.

A jogérvényesítés kapcsán a következő problémákra mutattak rá:

- A tagállamokban különböző szintű az ellenőrzés, különösen a szakmai tevékenység folytatásának az állandó székhellyel és a jó hírnévvel kapcsolatos kritériumai és az illegális kabotázsműveletek tekintetében.
- A tagállamok (legalábbis egy részük) nem működik együtt, különösen a szakma gyakorlásához kötődő, állandó és tényleges székhellyel kapcsolatos kritériumnak való megfelelés terén.

Egyéb szabályozási hiányosságok azzal kapcsolatosak, hogy egyes szabályok adott kérdések tekintetében nem elég konkrétak vagy kifejezetten teret hagynak az egyoldalú tagállami intézkedéseknek, mindezek különböző gyakorlatokhoz vezettek és hátrányosan érintik az egységes piac működését:

- Az állandó és tényleges székhely meghatározása, ideértve az operatív központot is, számos kérdést megválaszolatlanul hagy. Ennek következtében eltérő gyakorlatok alakultak ki.
- Az 1071/2009/EK rendelet nem határozza meg és másként sem szabályozza a jó hírnév helyreállításához szükséges időt, amely nagymértékben változik a tagállamokban.
- Egyes tagállamok az 1071/2009/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésére hivatkozva további feltételeket állapítanak meg a közúti árufuvarozói szakma gyakorlásához.
- A kabotázsrendelkezések nem elég konkrétak bizonyos pontokon, ami eltérő tagállami gyakorlatokhoz vezetett. Egyes tagállamok ugyanazon kabotázsműveleten belül elfogadnak több be- és/vagy kirakodási műveletet, míg más tagállamok nem.

Az 1071/2009/EK rendelet a tagállamokra bízta, hogy rendelkezéseit alkalmazzák-e a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművekre (könnyű haszongépjárművek), ami azzal jár, hogy az egyes tagállamokban más-más követelmények vonatkoznak ugyanarra a járműre.

• **Konzultáció az érdekelt felekkel**

Az e javaslat előkészítése során az érdekelt felekkel folytatott konzultáció megfelel az érdekelt felekkel folytatott konzultációra a 2002. december 11-én elfogadott bizottsági közleményben megállapított minimumkövetelményeknek (COM(2002) 704 végleges).

⁹ Lásd a 3. lábjegyzetet.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

A konzultációs folyamatban kétféle intézkedést alkalmaztak: vélemények és adatok gyűjtését. Nyílt és célzott konzultációs módszereket, továbbá többféle konzultációs eszközt használtak.

Ami a nyílt konzultációt illeti, 2016. június 15. és szeptember 15. között nyilvános konzultációra került sor. A fő célkitűzések a következők voltak: i. az utólagos értékelés során feltárt problémák meglétével kapcsolatos további információk, valamint e problémák számszerűsítését lehetővé tevő információk gyűjtése, ii. az érdekelt felek véleményének kikérése a lehetséges szakpolitikai intézkedésekről, és iii. a lehetséges szakpolitikai intézkedések várható hatásainak értékelése. A Bizottsághoz 175 észrevétel érkezett: 23 válasz közép- és nagyvállalkozásoktól (több mint 50 főt foglalkoztató fuvarozók és feladók); 18 válasz kisvállalkozásoktól (legfeljebb 49 főt foglalkoztató fuvarozók és feladók); 17 válasz a logisztikai ágazat képviselőitől; 33 válasz a közúti fuvarozási munkavállalókat képviselő szövetségektől; 48 válasz a közúti fuvarozókat képviselő szövetségektől; 18 válasz nemzeti hatóságoktól és a megfelelő szövetségektől; 18 válasz más felektől.

A nyilvános konzultáció részeként emellett 22 állásfoglalás is beérkezett több érdekelt féltől, köztük ágazati szövetségektől, munkavállalói szervezetektől, nemzeti hatóságoktól, jogalkalmazó szervezetektől, nem kormányzati szervezetektől és szakértőktől.

A konzultációs anyag, a beérkezett észrevételek és ezek összefoglalása megtalálható a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság „Közúti közlekedési stratégia Európa számára” weboldalán, illetve a Bizottság „Az Ön hangja Európában” weboldalán¹¹.

A célzott konzultációs folyamat a következőkből állt:

- Egy kkv panelfelmérés a könnyű haszongépjárművek közúti fuvarozásban történő alkalmazását érintő kérdésekre, továbbá a jogi keret e gépjárművekre történő kiterjesztésével kapcsolatos szakpolitikai intézkedések lehetséges hatásaira összpontosított. Összesen 17 válasz érkezett be, köztük 7 közúti áru fuvarozási szolgáltatótól, akik saját vagy bérelt járműveket használtak és szolgáltatásaikat díjazás ellenében nyújtották, 7 cégtől, amelyek saját vagy bérelt járműveket használtak saját áruik fuvarozására (saját számlás fuvarozók), továbbá 8 jogalanytól, amelyek közúti áru fuvarozási szolgáltatást vesznek igénybe.
- Hatóságok körében folytatott felmérés, amelynek során kikérték a nemzeti hatóságok álláspontját az itt javasolt szakpolitikai intézkedésekről, azok jogi keret végrehajtására és érvényesítésre gyakorolt várható hatásairól; e felmérések során adatokat és becsléseket is gyűjtöttek ezen intézkedések hatóságoknál felmerülő esetleges költségeiről. Összesen 18 válasz érkezett be, a tagállamok közül 16-tól¹² és 1 az Euro-Contrôle-Route-től.
- A fuvarozók körében folytatott felmérés, amelynek során adatot gyűjtöttek fuvarozóktól a hatásvizsgálatban (az alapforgatókönyv részeként) alapul vehető műveletek költségeiről és jellemzőiről, valamint kikérték álláspontjukat és becsléseiket a vizsgált szakpolitikai intézkedések költségeiről vagy az azok révén elérhető megtakarításokról. Összesen 80 cég adott választ e felmérés keretében.
- Az érdekelt felek telefonos meghallgatása (nemzeti és nemzetközi fuvarozócégek és a megfelelő szövetségek, valamint nemzeti hatóságok 31 meghallgatása), amelynek

¹¹ Lásd: <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

során pontosabb képet kaptak az érdekelt feleknek a különböző vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos véleményéről, adatokat és becsléseket gyűjtöttek a költségekről, továbbá megismerték az egyes intézkedésekkel összefüggésben esetlegesen felmerülő nehézségeket érintő álláspontokat.

- Több szemináriumot, értekezletet és egyéb eseményt szerveztek az érdekeltel részvételével, köztük a szociális partnerekkel az utólagos értékelés és a kezdeményezés hatásvizsgálata során, és a Bizottság is több, a szociális partnerek által szervezett kezdeményezésben részt vett.

A konzultáció során gyűjtött információ megerősítette az értékelési szakaszban azonosított főbb problémák meglétét, valamint a beavatkozás elsődleges célkitűzéseinek relevanciáját.

A konzultáció során meghatározott esetleges szakpolitikai intézkedéseket tekintve határozott támogatást kaptak a jogérvényesítés erősítését szolgáló intézkedések.

A kabotázásra vonatkozó korlátozásokat érintően vegyesek voltak a reakciók, azaz az érdekelt felek egyes csoportjai támogatták a változásokat, mások vonakodnak tőlük. A magas bérszínvonalú tagállamok a szakszervezetek támogatásával a kabotázsszabályok szigorítását, míg az alacsony bérszínvonalú tagállamok a fuvarozói egyesületek többségének támogatásával inkább a kabotázsszabályok további liberalizálását részesítenek előnyben.

Az állandó székhely követelményével kapcsolatos kritériumok megerősítését célzó intézkedések ötlete kedvező fogadtatásban részesült. Az érdekelt felek közül sokan látták úgy, hogy garantálni kell, hogy csak a székhely szerinti tagállamban folytatott tényleges tevékenységet ismerjék el a megfelelő szabályok szerint.

A könnyű haszongépjárművek rendelet hatálya alá vonását a meghallgatott érdekelt felek többsége pozitívumnak ítélte.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Az utólagos értékelési jelentés és a hatásvizsgálatot kísérő tanulmány elkészítésében külső vállalkozás is részt vett¹³, ez utóbbi dokumentumokat 2017 áprilisában zárták le.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslatot hatásvizsgálat kísérte, amely a Szabályozói Ellenőrzési Testülettől fenntartásokat is tartalmazó kedvező véleményt kapott. Amint az a hatásvizsgálati jelentés 1. mellékletében részletesen szerepel, a fenntartásokat sikerült eloszlatni a feltárt problémák nagyságrendjének és a kezdeményezés REFIT-jellegének pontosabb kifejtésével, továbbá a szakpolitikai alternatívák felépítésnek jobb megindoklásával és az a javaslat és a közúti szociális jogszabályokra irányuló kezdeményezés közötti kölcsönhatások jobb magyarázatával.

Négy szakpolitikai csomagot vizsgáltak meg, amelyek a szabályozói beavatkozás egyre magasabb szintjét tükrözték, a várható hatások növekedésével. Az első szakpolitikai csomag a jogi keret pontosítására törekedett. A második szakpolitikai csomag a jogérvényesítés erősítését tűzte ki célul. A harmadik szakpolitikai csomag középpontjában az első két szakpolitikai csomagban foglalt intézkedéseken felül a szabályok jelentős megváltoztatása állt, ideértve különösen a kabotázásra és a székhelyre vonatkozó szabályokat. A negyedik szakpolitikai csomag a rendelet könnyű haszongépjárművekre történő kiterjesztését foglalta magában.

¹³

Lásd a 10. lábjegyzetet.

Az előnyben részesített megoldás a harmadik szakpolitikai csomag kombinációja a kabotázsszabályok és a székhelyre vonatkozó rendelkezések módosításával, továbbá az 1071/2009/EK rendelet könnyű haszongépjárművekre történő részleges kiterjesztésével.

Összességében ez a leghatásosabb alternatíva, amelytől 2,7–5,2 milliárd EUR megtakarítás várható az EU-28 vállalkozásai számára a 2020 és 2035 közötti időszakban. Ez a megoldás várhatóan akár 62 %-kal csökkentheti a kabotázsszabályok megsértését, és megközelítőleg 10 %-kal a fedőcégek alapításának kockázatát, ami valószínűleg kedvezően befolyásolja a munkakörülményeket. A könnyű haszongépjárművek üzemeltetői körében előmozdítja a szakma hivatásszerű gyakorlásának fokozódását. Az előnyben részesített megoldás ugyanakkor magasabb végrehajtási és jogérvényesítési költségekkel jár a nemzeti hatóságok számára, mintegy 65–166 millió EUR-val az EU-28 területén a 2020–2035-ös időszakban. Az 1071/2009/EK rendelet könnyű haszongépjárművekre történő részleges alkalmazása további megfelelési költségeket von maga után a vállalkozások számára, amelyek működési költségeik 4–10 %-os emelkedésének felelnek meg.

A javaslat összhangban áll a hatásvizsgálatban előnyben részesített megoldással.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

E javaslat teljesíti a REFIT azon célkitűzéseit, hogy fokozza a hatékonyságot és csökkenti a vállalkozásokra nehezedő adminisztratív és szabályozási terhet. Ennek elsődleges eszköze az elektronikus fuvarokmányok nemzeti jogalkalmazó hatóságok általi kötelező elfogadása a nemzetközi fuvarozásban, valamint az egyértelműbb és összehangoltabb szabályok a szakma gyakorlására vonatkozóan. Míg a hatóságok jogérvényesítési költségei várhatóan növekednek, ez az emelkedés sokkal kisebb nagyságrendű, mint a vállalkozásoknál megjelenő megtakarítások, és azt a versenyfeltételek javulása amúgy is indokolja, amely javulás a kabotázsszabályok kevesebb alkalommal történő megsértésének, a kevesebb fedőcég létrejöttének és a fuvarozásban dolgozók jobb munkakörülményeinek köszönhető.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és követi a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket. Közelebbről: mivel olyan további adatokat érint, amelyeket fel kell venni a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásába és amelyeket a nemzeti hatóságoknak fel kell dolgozniuk, megfelel a Charta 8. cikkének, mivel ezekre az adatokra a rendeletek rendelkezéseinek jobb nemzeti és határokon átnyúló érvényesítése miatt van szükség.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nem lesz hatása az Unió költségvetésére.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Tovább kell fejleszteni a nemzeti és nemzetközi fuvarozásban díjazás ellenében szolgáltató könnyű haszongépjárművek előfordulásával kapcsolatos információkat. Ezért fokozott nyomon követésre és adatgyűjtésre van szükség a vonatkozó piaci tendenciák figyelemmel kísérése érdekében. Erre a nemzeti adatok gyűjtésének és a tagállami jelentéstételnek az

együttes alkalmazásával kerül sor. Ez a nyomon követés a rendeletek hatálybalépését követően meg kell kezdődjön.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat legfőbb elemei az alábbiak:

1071/2009/EK rendelet

1. cikk – Tárgy és hatály

A jelenlegi 1. cikk (4) bekezdésének a) pontja kiveszi a rendelet hatálya alól azokat a fuvarozókat, amelyek kizárólag könnyű haszongépjárműveket használnak, hacsak az egyes tagállamok erről másként nem rendelkeznek (vö. bevezető mondat). Annak érdekében, hogy közös szabályokkal garantálni lehessen a könnyű haszongépjárművek ágazata hivatásszerűségének bizonyos minimális szintjét és így közelíteni lehessen a fuvarozók közötti versenyfeltételeket, e rendelkezést javasolt elhagyni és egyes szabályokat kötelezővé tenni az ebbe a kategóriába tartozó fuvarozók tekintetében is.

Ebből a célból a szöveget egy új (6) bekezdéssel ajánlott kiegészíteni, amely kiveszi a kizárólag könnyű haszongépjárműveket alkalmazó fuvarozókat a rendelet néhány, de nem minden követelménye alól. A szakmai irányító, a jó hírnévre, a szakmai alkalmasságra vonatkozó követelmények és a kapcsolódó kötelezettségek nem feltétlenül lennének kötelezőek, hanem – ahogyan eddig – a tagállamokra lenne bízva, hogy alkalmazzák-e ezeket. Ezzel szemben a tényleges és állandó telephelyre és a megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelményeket ajánlott az ilyen fuvarozókra alkalmazni valamennyi tagállamban. A tagállamok közötti különbségek mértéke ennek megfelelően csökkenne.

3. cikk – A közúti fuvarozói szakma gyakorlásának követelményei

A (2) bekezdést javasolt elhagyni, amely mostanáig engedte a szakma gyakorlására vonatkozóan a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott négy kritériumon felül további feltételek megállapítását. Ez a lehetőség eltérő feltételeket eredményezett a szakma gyakorlása tekintetében. Ezért, és mivel ez a lehetőség nem bizonyult szükségesnek a követelmények fényében, azt el kell hagyni.

5. cikk – A székhely követelményével kapcsolatos feltételek

Javasolt pontosítani az 5. cikk feltételeit annak biztosítása érdekében, hogy egy adott tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozások ott valódi és folyamatos tevékenységet folytassanak. Közelebbről, a Bizottság a következőkre tesz javaslatot: az a) pontban a szöveghez hozzá kell adni a kereskedelmi és munkaszerződésekre utaló hivatkozást, amelyeket tehát szintén meg kell őrizni a székhely szerinti tagállamban található telephelyen; a c) pontot c) és d) pontra kell kettébontani, hogy jobban elkülöníthető legyen az adminisztratív és kereskedelmi tevékenységek folytatása a járműveket érintő műveletektől; a szöveg e) ponttal egészül ki, amely előírja a vállalkozások számára, hogy a székhely tevékenységével arányosan eszközökkel és személyzettel rendelkezzenek a székhely szerinti tagállamban.

6. cikk – A jó hírnév követelményével kapcsolatos feltételek

A 6. cikk tekintetében a Bizottság számos módosításra tesz javaslatot, hogy pontosítsa és jobban összehangolja a jó hírnév értékelését és kibővítse azon jogsértések listáját, amelyek a jó hírnév elvesztéséhez vezethetnek. Közelebbről, a Bizottság a következőkre tesz javaslatot:

Az (1) bekezdést módosítani kell, hogy jobban körülírja azokat a személyi kategóriákat, akiknek a magatartását figyelembe kell venni a vállalkozás jó hírnevének értékelésekor. A harmadik albekezdés a) pontja egy további vii. alponttal egészül ki, hogy a nemzeti

adószabályok súlyos megsértéseit figyelembe vegyék a szakmai irányító vagy a fuvarvállalat jó hírnevének értékelésekor. A harmadik albekezdés b) pontja egy további xi. és xii. alponttal egészül ki, hogy a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó uniós szabályok és a szerződéses kötelezettségek súlyos megsértéseit figyelembe vegyék a szakmai irányító vagy a fuvarvállalat jó hírnevének értékelésekor. A 6. cikk (2) bekezdését módosítani kell, hogy közelebbről meghatározza a fuvarozási vállalkozás vagy a szakmai irányító székhelye szerinti tagállam illetékes hatósága által követendő igazgatási eljárásokat, ha e fuvarozási vállalkozás vagy szakmai irányító súlyosan megsértette a nemzeti vagy uniós szabályokat, hogy a hatóság megállapítsa, hogy a fuvarozási vállalkozás vagy szakmai irányító elvesztette-e jó hírnevét. A 6. cikk (2) bekezdése b) pontjának helyébe egy új (2a) bekezdés lép, amely felhatalmazza a Bizottságot, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek megállapítják az uniós joggal kapcsolatos azon jogsértéseket – a IV. mellékletben szereplőkön túl –, amelyek a jó hírnév elvesztését eredményezhetik. Ezzel összefüggésben ajánlott felhatalmazni a Bizottságot, hogy a jogsértések súlyosságának mértékét arra tekintettel is határozza meg, hogy mennyiben idézhetnek elő versenytorzulást (ami főleg a kábotázsszabályokat érinti). A munkakörülményeket valószínűleg rontó jogsértéseket versenyhatásaik miatt ugyanígy kell kezelni¹⁴.

7. cikk – A pénzügyi helyzet követelményével kapcsolatos feltételek

Javasolt az (1) bekezdést úgy módosítani, hogy az konkrét, kevésbé megterhelő feltételeket írjon elő a kizárólag könnyű haszongépjárművekkel üzemelő fuvarozók számára. A (2) bekezdésben javasolt pontosítani azokat az eszközöket, amelyekkel a vállalkozások igazolhatják pénzügyi helyzetüket hitelesített éves beszámolók hiányában, hogy lehetővé váljon az e kritériumnak való megfelelés jogalkalmazók általi értékelése, különösen az újonnan létesített vállalkozások tekintetében, amelyeknek még nincs hitelesített éves beszámolójuk.

13. cikk – Engedélyfelfüggesztési és -visszavonási eljárás

A 13. cikk (1) bekezdése c) pontjának javasolt módosítása tisztázza az illetékes hatóságok helyzetét, ha a vállalkozások már nem teljesítik a megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelményt. A kitűzött határidőn belül a vállalkozásnak igazolnia kell, hogy e követelménynek újból megfelel (és nem csak azt, hogy annak a jövőben meg fog felelni).

14. cikk – A szakmai irányító alkalmatlanná nyilvánítása

Javasolt meghatározni, hogy miután a szakmai irányító elvesztette jó hírnevét, őt az illetékes hatóság a jó hírnév elvesztésétől számított egy évnél korábban nem rehabilitálhatja (vö. az (1) bekezdéshez adott új albekezdés). A jogalkotó szándéka, hogy elkerüljék a tagállamok között e kérdéssel kapcsolatban a jelentős eltéréseket.

16. cikk – Nemzeti elektronikus nyilvántartások

A (2) bekezdést javasolt kiegészíteni a nemzeti elektronikus nyilvántartásokba felveendő további adatokkal. Ez lehetővé kell tegye a szakma gyakorlására vonatkozó szabályok jobb érvényesítését.

18. cikk – A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

Javasolt pontosabban meghatározni a tagállamok közötti együttműködés feltételeit. Különösen ajánlott maximális határidőt tűzni a tagállamok számára, hogy a másik tagállamoktól érkező, indokolással ellátott megkeresést megválaszolják, valamint kötelezettséget megállapítani a tagállamok számára, hogy a többi tagállam által átadott

¹⁴ A Bizottság azon lehetősége, hogy a jogsértések súlyosságának mértékét annak függvényében is megállapítsa, hogy mennyire járhatnak súlyos életveszéllyel vagy sérülésekkel, továbbra is fennmarad.

bizonyítékok alapján vizsgálatot folytassanak le, ha a területükön székhellyel rendelkező tagállamok nem teljesítik a székhellyel kapcsolatos kritériumot.

26. cikk – Jelentéstétel

Javasolt előírni, hogy a tagállamok tegyenek jelentést a területükön könnyű haszongépjárműveket használó fuvarozók tevékenységéről (új (3) bekezdés). A tervezett új (4) bekezdés úgy rendelkezik, hogy a Bizottság 2024 végéig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti és nemzetközi közúti fuvarozásban részt vevő könnyűhaszongépjármű-üzemeltetőkről, és ennek alapján ismét értékeli, hogy szükséges-e további intézkedéseket javasolni.

IV. melléklet – A legsúlyosabb jogsértések a 6. cikk (2) bekezdésének a) pontja alkalmazásában

Az 1. b) pont módosul annak érdekében, hogy összhangba kerüljön a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK rendelettel¹⁵, és felszámolja az annak végrehajtásához kötődő jogbizonytalanságot.

1072/2009/EK rendelet

1. cikk – Hatály

Az (1) bekezdés új albekezdéssel egészül ki, amely pontosítja, hogy az üres konténerek vagy raklapok fuvarozása csak akkor minősül díjazás ellenében végzett fuvarozásnak, ha a feladó és a címzett közötti fuvarozási szerződés kiterjed rá.

2. cikk – Fogalommeghatározások

A 6. pont módosul, hogy tisztázza, a kabotázsművelet több berakodási pontot és több kézbesítési pontot, illetve több berakodási és kézbesítési pontot is tartalmazhat.

8. cikk – Kabotázs – Általános alapelv

A következő módosítások javasoltak:

A (2) bekezdésben a fogadó tagállamban egy beérkező nemzetközi fuvart követően elvégezhető kabotázsműveletek maximális számára vonatkozó rendelkezést el kell hagyni, és csökkenteni kell azon napok maximális számát, amikor az ilyen kabotázsműveletek elvégezhetők. A hatásvizsgálat következtetéseivel összhangban e módosítások eredményeként egyszerűbb lesz a szabályok érvényesítése. A (3) bekezdésben az egyes kabotázsműveletekre vonatkozó bizonyítékszolgáltatási kötelezettséget el kell hagyni, mivel az a (2) bekezdés módosítása folytán feleslegessé válik. Az új (4a) bekezdéstervezet meghatározza, hogy a közúti ellenőrzések során és lehetőleg elektronikus eszközökkel kell bizonyítékot szolgáltatni a kabotázskorlátozásoknak való megfelelésről; ezáltal egyszerűsödnének az eljárások és megszűnne a jogbizonytalanság a bizonyíték bemutatásának idejét illetően.

10. cikk – Védintézkedési eljárás

Ajánlott a 10. cikk (3) bekezdésének módosítása, hogy naprakésszé tegyék a megfelelő bizottsági eljárásra mutató hivatkozást a 15. cikk javasolt törlését követően.

10a. cikk – Kabotázs – Ellenőrző rendszerek

A szöveg a 10a. cikkel egészül ki, amely előírja a tagállamok számára a kabotázsrendelkezéseknek való megfelelés minimális számú ellenőrzését (azaz 2020. január 1-jétől a kabotázsműveletek 2 %-a és 2022. január 1-jétől a 3 %-a tekintetében). Azt is

¹⁵ Lásd 5. lábjegyzet.

megköveteli, hogy a tagállamok évente minimális számú (3) összehangolt közúti ellenőrzést végezzenek a rendelet kabotázsra vonatkozó rendelkezések vonatkozásában.

14a. cikk – Felelősség

Javasolt meghatározni, hogy a feladókkal és szállítmányozókkal szemben szankciókat állapítsanak meg, ha tudatosan olyan fuvarozási szolgáltatásokat rendelnek meg, amelyek sértik a rendelet rendelkezéseit.

17. cikk – Jelentéstétel

Javasolt az (1) és (2) bekezdés módosítása annak az időpontnak a meghatározásával, ameddig a tagállamoknak jelentést kell tenniük a Bizottságnak az előző naptári évben kiadott közösségi engedélyek, hiteles másolatok és járművezetői igazolványok számáról, ez az időpont pedig a következő év január 31. A tervezett új (3) bekezdés előírja a tagállamok számára, hogy tegyenek jelentést a Bizottságnak az előző évben teljesített, kabotázssal összefüggő ellenőrzésekről.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 véleményére¹⁶,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁷,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az 1071/2009/EK rendelet¹⁸ és az 1072/2009/EK rendelet¹⁹ végrehajtásával kapcsolatos tapasztalat azt mutatta, hogy az e rendeletekben előírt szabályok számos ponton javításra szorulnak.
- (2) Eddig a nemzeti jog eltérő rendelkezésének hiányában a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó szabályok nem vonatkoztak azokra a közúti áru fuvarozásban részt vevő vállalkozásokra, amelyek kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket használnak. Az ilyen, nemzeti és nemzetközi fuvarozási műveleteket egyaránt végző vállalkozások száma egyre növekszik. Ennek eredményeként több tagállam úgy döntött, hogy az 1071/2009/EK rendelet közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó rendelkezéseit alkalmazza e vállalkozásokra. Annak érdekében, hogy közös szabályokkal biztosítható legyen a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járműveket használó ágazatban a szakma hivatásszerű gyakorlásának minimális szintje, és így közelíteni lehessen a versenyfeltételeket valamennyi piaci szereplő körében, ezt a rendelkezést el kell hagyni, és egyúttal a tényleges és állandó

¹⁶ HL C , , o.¹⁷ HL C , , o.¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete 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.).¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

székhelyre, valamint a megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelményeket kötelezővé kell tenni.

- (3) Jelenleg a tagállamok jogosultak arra, hogy az 1071/2009/EK rendeletben meghatározott követelményeken felül továbbiakat állapítsanak meg a közúti fuvarozói szakma gyakorlására. Ez a lehetőség nem bizonyult szükségesnek a követelmények fényében, továbbá eltéréseket eredményezett a szakma gyakorlásával összefüggésben. Következésképpen azt el kell hagyni.
- (4) Biztosítani kell, hogy az adott tagállamban székhellyel rendelkező közúti fuvarozók ténylegesen és folyamatosan jelen legyenek e tagállamban és üzleti tevékenységüket onnan folytassák. Ezért, és a tapasztalatok fényében szükséges pontosítani a tényleges és állandó székhely meglétére vonatkozó rendelkezéseket.
- (5) Amennyiben a szakma gyakorlása 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.
- (6) Tekintettel arra, hogy a nemzeti adójogszabályok 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.
- (7) Tekintettel arra, hogy a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó uniós szabályok és a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jog 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.
- (8) Tekintettel a tisztességes verseny piaci jelentőségére, az e kérdéssel kapcsolatos uniós szabályok megsértését figyelembe kell venni a szakmai irányítók és a fuvarozási vállalkozások jó hírnevének értékelésekor. Ennek megfelelően pontosítani kell a Bizottságnak a megfelelő jogsértések súlyosságának megállapításával kapcsolatos hatáskörét.
- (9) A nemzeti illetékes hatóságok számára nehézséget okozott annak meghatározása, hogy a fuvarozási vállalkozások milyen dokumentumokkal igazolhatják pénzügyi helyzetüket, különösen hitelesített éves beszámoló hiányában. A pénzügyi helyzet igazolásához előírt bizonyítékokra vonatkozó szabályokat pontosítani kell.
- (10) A közúti áru fuvarozói szakma gyakorlásához kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket használó vállalkozások pénzügyi helyzetére minimális szintet kell megállapítani annak biztosítása érdekében, hogy állandó és tartós jelleggel rendelkezzenek a műveletek elvégzéséhez szükséges eszközökkel. Ugyanakkor, mivel az érintett műveletek rendszerint korlátozott terjedelműek, a megfelelő követelményeket úgy kell megállapítani, hogy azok kevésbé megterhelőek legyenek, mint az e határt meghaladó járműveket vagy járműszerelvényeket alkalmazó piaci szereplők esetében.
- (11) A nemzeti elektronikus nyilvántartásokban szereplő, fuvarozókról szóló információ a lehető legteljesebb kell legyen, hogy a vonatkozó szabályok érvényesítéséért felelős nemzeti hatóságok kellő áttekintéssel rendelkezzenek a vizsgálat alá vont fuvarozóról. Különösen a fuvarozó rendelkezésére álló járművek rendszámára, az alkalmazottai számára, a kockázati besorolására vonatkozó információk és az alapvető pénzügyi információik segíthetik elő az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseinek jobb nemzeti és határokon átnyúló érvényesítését. A nemzeti

elektronikus nyilvántartásokra vonatkozó szabályokat ennek megfelelően módosítani kell.

- (12) A napi vezetési idő túllépésével megvalósított legsúlyosabb jogsértés 1071/2009/EK rendelet IV. melléklete szerinti meghatározása nem illeszkedik az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben²⁰ megállapított, hatályos megfelelő rendelkezésekhez. Ez a következetlenség jogbizonytalansághoz vezet, és eltérő gyakorlatokat eredményez a nemzeti hatóságok körében, ezáltal pedig nehézséget okoz az említett szabályok érvényesítésében. Ezt a meghatározást tehát pontosítani kell, hogy biztosított legyen a két rendelet közötti összhang.
- (13) A nem honos fuvarozók által a fogadó tagállamban ideiglenes jelleggel végzett nemzeti fuvarozásra (kabotázs) vonatkozó szabályoknak egyértelműeknek, egyszerűeknek és könnyen érvényesíthetőeknek kell lenniük, az eddig elért liberalizáció szintjének hozzávetőleges fenntartása mellett.
- (14) Ebből a célból, továbbá az ellenőrzések megkönnyítése és a bizonytalanság felszámolása érdekében a nemzetközi fuvarozást követő kabotázműveletek számára vonatkozó korlátozást meg kell szüntetni, míg az ilyen műveletekre rendelkezésre álló napok számát csökkenteni kell.
- (15) Pontosítani kell, hogy a közúti fuvarozók milyen eszközökkel bizonyíthatják a kabotázműveletekre irányadó szabályoknak való megfelelést. Az elektronikus fuvarozási információk használata és továbbítása ilyen eszköznek tekintendő, ami egyszerűsítheti a vonatkozó bizonyítékok szolgáltatását és azok illetékes hatóságok általi kezelését. Az erre a célra használt formátumnak garantálnia kell a megbízhatóságot és a hitelességet. Tekintettel a hatékony elektronikus információcsere egyre növekvő használatára a fuvarozásban és a logisztikában, fontos biztosítani a szabályozói keretek koherenciáját és rendelkezni az igazgatási eljárások egyszerűsítéséről.
- (16) A fuvarozási vállalkozások a nemzetközi fuvarozási szabályok címzettjei, és ekként viselniük kell az általuk elkövetett bármilyen jogsértés következményeit. Ugyanakkor, hogy megelőzzék a közúti áru fuvarozóktól fuvarozási szolgáltatásokat megrendelő vállalkozások általi visszaéléseket, a tagállamoknak szankciót kell megállapítaniuk a feladókra és szállítmányozókra is, amennyiben tudatosan olyan fuvarozási szolgáltatásokat rendelnek meg, amelyek sértik az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseit.
- (17) Minthogy ez a rendelet bizonyos fokú harmonizációt vezet be az uniós jog által eddig nem harmonizált területeken, különösen a könnyű haszongépjárművekkel végzett fuvarozás és a jogérvényesítési gyakorlatok vonatkozásában, célkitűzései, nevezetesen a versenyfeltételek közelítése és a jogérvényesítés javítása nem valósíthatók meg kellő mértékben a tagállamok által, hanem azok a kitűzött célok természete és a közúti fuvarozás határokon átnyúló jellege miatt uniós szinten jobban elérhetők. Ezért az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket.

²⁰

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.).

- (18) 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, hogy az említett rendeletet kiegészítse azon súlyos jogsértések kategóriáinak, típusainak és súlyossági fokának jegyzékével, amelyek az 1071/2009/EK rendelet IV. mellékletében meghatározott jogsértéseken túl a jó hírnév elvesztését eredményezik, továbbá hogy módosítsa 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 megállapodásnak²¹ megfelelően kerüljön sor. Különösen, 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 szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (19) Az 1071/2009/EK rendeletet és az 1072/2009/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1071/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. az 1. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a (4) bekezdés a következőképpen módosul:
 - i. az a) pontot el kell hagyni;
 - ii. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) a közúti személyszállítási szolgáltatásokat nem kereskedelmi célból lebonyolító, vagy a közúti személyszállítástól eltérő főtevékenységet folytató vállalkozások.

Bármilyen, ellenszolgáltatás nélkül végzett közúti fuvarozást, amelyből nem származik jövedelem, köztük a jótékony célú vagy szigorúan magáncélú személyszállítást kizárólag nem kereskedelmi célból lebonyolított fuvarozásnak kell tekinteni;”;
 - b) A szöveg a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A 3. cikk (1) bekezdésének b) és d) pontja, továbbá a 4., a 6., a 8., a 9., a 14., a 19. és a 21. cikk nem vonatkozik azokra a közúti áru fuvarozásban részt vevő vállalkozásokra, amelyek kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járműszerelvényeket használnak.

A tagállamok ugyanakkor:

²¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (a) előírhatják e vállalkozások számára, hogy az első albekezdésben említett rendelkezések némelyikét vagy mindegyikét alkalmazzák;
 - (b) lejjebb vihetik az első albekezdésben meghatározott korlátozást a közúti fuvarozási műveletek némelyik vagy mindegyik kategóriája tekintetében.”;
- 2. a 3. cikk (2) bekezdését el kell hagyni;
- 3. az 5. cikk a következőképpen módosul:
 - a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) rendelkeznie kell olyan telephellyel, ahol fő üzleti dokumentumait tárolja, különös tekintettel a kereskedelmi szerződésekre, számviteli dokumentumokra, a személyzet irányításával kapcsolatos dokumentumokra, a munkaszerződésekre, a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó adatokat tartalmazó dokumentumokra és minden egyéb olyan dokumentumra, amelyhez az illetékes hatóságnak adott esetben hozzá kell férnie az e rendeletben meghatározott követelmények teljesítésének ellenőrzése céljából;”;
 - b) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) adminisztratív és kereskedelmi tevékenységeit ténylegesen és folyamatosan, a megfelelő adminisztratív felszereltséggel és létesítmények segítségével ugyanabban a tagállamban található telephelyen kell végeznie;”;
 - c) a szöveg a következő d) ponttal egészül ki:

„d) a b) pontban említett járművekkel végzett fuvarozási műveleteket ugyanabban a tagállamban található megfelelő műszaki berendezésekkel kell irányítani;”;
 - d) a szöveg a következő e) ponttal egészül ki:

„e) rendelkeznie kell eszközökkel és személyzettel a székhely tevékenységével arányosan.”;
- 4. a 6. cikk a következőképpen módosul:
 - a) Az (1) bekezdés a következőképpen módosul:
 - i. a második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok annak megállapítása során, hogy egy vállalkozás megfelel-e e követelménynek, megvizsgálják a vállalkozás, annak szakmai irányítói, ügyvezető igazgatói, tagjai (korlátlan felelősségű társaságok esetén), egyéb jogi képviselői és a tagállam által meghatározott egyéb releváns személyek magatartását. Az e cikkben a büntetőjogi felelősségét megállapító ítéletre, szankciókra vagy a vállalkozás általi jogsértésekre való hivatkozások magukban foglalják magával a vállalkozással, annak szakmai irányítóival, ügyvezető igazgatóival, tagjaival (korlátlan felelősségű társaságok esetén), egyéb jogi képviselőivel és a tagállam által meghatározott egyéb releváns személyekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősséget megállapító ítéleteket, szankciókat vagy jogsértéseket.”;
 - ii. a harmadik albekezdés a) pontja a következő vii. ponttal egészül ki:

„vii. adójogszabályok.”;
 - iii. a harmadik albekezdés b) pontja a következő xi. és xii. ponttal egészül ki:

„xi. munkavállalók kiküldetése;

xii. a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jog.”;

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

„(2) Az (1) bekezdés harmadik albekezdése b) pontjának alkalmazásában, amennyiben a szakmai irányítóval vagy a fuvarozási vállalkozással szemben az uniós jogszabályok IV. mellékletben felsorolt valamely legsúlyosabb 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 érvei és magyarázatai 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 hatóság figyelembe veszi 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 kell.

Amennyiben az illetékes hatóság azt állapítja meg, hogy a jó hírnév elvesztése aránytalan válaszreakció lenne, határozatában kimondja, 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 nem jut arra a megállapításra, hogy a jó hírnév elvesztése aránytalan válaszreakció lenne, a büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletek vagy szankciók a jó hírnév elvesztését vonják maguk után;”;

c) a cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 24. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek megállapítják az (1) bekezdés harmadik albekezdésének b) pontjában említett uniós jogszabályok azon súlyos megsértéseinek kategóriáit, típusait és súlyossági fokát tartalmazó jegyzéket, amely jogsértések – a IV. mellékletben meghatározottakon túl – a jó hírnév elvesztését eredményezhetik. 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, illetve 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 megismételt jogsértések súlyosabbnak minősülnek, figyelembe véve a szakmai irányító által irányított fuvarozási tevékenységekben részt vevő gépjárművezetők számát.”;

5. a 7. cikk a következőképpen módosul:

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

„A 3. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelmények teljesítése érdekében egy vállalkozásnak a számviteli év során állandó jelleggel eleget kell tudnia tenni pénzügyi kötelezettségeinek. A vállalkozásnak az éves beszámolója alapján bizonyítania kell – miután ez utóbbiakat ellenőr vagy egy arra megfelelően felhatalmazott személy hitelesítette –, hogy minden évben rendelkezik egyetlen használatban lévő gépjármű esetében legalább 9000 EUR-nak, és minden további gépjármű esetében 5000 EUR-nak megfelelő saját tőkével. A közúti áru fuvarozói szakma gyakorlásához kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járműszerelvényeket használó vállalkozás ellenőr vagy arra megfelelően felhatalmazott személy által hitelesített éves beszámolója alapján igazolja, hogy minden évben rendelkezik egyetlen használatban lévő gépjármű esetében legalább 1800 EUR-nak, és minden további gépjármű esetében 900 EUR-nak megfelelő saját tőkével.”;

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

„(2) Az (1) bekezdéstől eltérve az illetékes hatóság éves beszámoló hiányában elfogadja, hogy a vállalkozás a pénzügyi helyzetét olyan igazolással, például bankgaranciával, pénzügyi intézmény által kiadott, a vállalkozás nevében történő hitelfelvételt igazoló dokumentummal vagy más kötelező erejű dokumentummal bizonyítsa, amely tanúsítja, hogy a vállalkozás rendelkezik az (1) bekezdés első albekezdésében meghatározott összeggel.”;

6. a 8. cikk (9) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 24. 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 11. cikk (4) bekezdésének harmadik albekezdését el kell hagyni;

8. a 12. cikk (2) bekezdésének második albekezdését el kell hagyni;

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

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

10. a 14. cikk (1) bekezdése a következő második albekezdéssel egészül ki:

„Az illetékes hatóság a jó hírnév elvesztésétől számított egy éven belül nem rehabilitálja a szakmai irányítót.”;

11. a 16. cikk a következőképpen módosul:

a) A (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a szöveg a következő g), h), i) és j) ponttal egészül ki:

„g) az 5. cikk b) pontjának értelmében a vállalkozás rendelkezésére álló járművek rendszáma;

h) az alkalmazottak száma;

i) az utolsó két év összes eszközei, kötelezettségei, saját tőkéje és árbevétele;

j) a vállalkozás kockázatértékelése a 2006/22/EK irányelv 9. cikke szerint.”;

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

„A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az első albekezdés e)–j) pontjában említett információkat külön tartják nyilván. Ez esetben a releváns 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 a)–d) pontjában említett adatokat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni, a személyes adatok védelméről szóló vonatkozó előírásokkal összhangban.

Mindenesetre az illetékes hatóságoktól eltérő hatóságok csak akkor férhetnek hozzá az első albekezdés e)–j) pontjában említett információkhoz, ha kellő felhatalmazással rendelkeznek felügyelet gyakorlására és szankciók kiszabására a közúti fuvarozás területén, és tisztviselőik titoktartási esküt tettek, vagy egyébként valamely 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 (7) bekezdést el kell hagyni;

12. a 18. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„18. cikk

A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

(1) A tagállamok a többi tagállammal folytatott, e rendelet alkalmazását érintő információcseréért felelős nemzeti kapcsolattartót jelölnek ki. A tagállamok 2018. december 31-ig tájékoztatják a Bizottságot nemzeti kapcsolattartójuk nevééről és címéről. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét, és továbbítja a tagállamoknak. A tagállamok haladéktalanul közlik a Bizottsággal a nemzeti kapcsolattartó adatainak bármely megváltozását.

(2) Az a tagállam, amely egy másik tagállamtól olyan súlyos jogsértésre vonatkozó értesítést kap, amelynek nyomán az elmúlt két évben büntetőjogi

felelősséget megállapító ítéletet hoztak vagy szankciót állapítottak meg, a bejelentett jogsértést bevezeti a nemzeti elektronikus nyilvántartásába.

(3) A tagállamok megválaszolják a többi tagállam valamennyi illetékes hatóságától beérkező tájékoztatás iránti megkeresést, és szükség esetén ellenőrzéseket, vizsgálatokat és nyomozást folytatnak azzal kapcsolatban, hogy a területükön székhellyel rendelkező közúti fuvarozó megfelel-e a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában szereplő követelménynek. A tagállamok illetékes hatóságai általi tájékoztatás iránti megkereséseket indokolni kell. Ebből a célból a megkeresésben fel kell tüntetni a 3. cikk (1) bekezdése a) pontjának megsértésére utaló megbízható információkat.

(4) Amennyiben a megkeresett tagállam úgy véli, hogy a megkeresés nem kellően indokolt, erről tíz munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot. A megkereső tagállam további indokolást fűzhet a megkereséshez. Amennyiben ez nem lehetséges, a tagállam a megkeresést elutasíthatja.

(5) Amennyiben a tájékoztatás iránti megkeresés teljesítése vagy az ellenőrzések, vizsgálatok és nyomozási cselekmények lefolytatása nehézségek árán vagy egyáltalán nem lehetséges, a szóban forgó tagállam erről tíz munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot. Az érintett tagállamok konzultálnak egymással, hogy megoldást találjanak a felmerült problémára.

(6) A (3) bekezdés szerinti megkeresésekre válaszul a tagállamok a megkeresés kézhez vételétől számított huszonöt munkanapon belül megadják a kért információt vagy elvégzik a kért ellenőrzéseket, vizsgálatokat és nyomozási cselekményeket, kivéve, ha arról tájékoztatták a megkereső tagállamot, hogy a megkeresés nem kellően indokolt, illetve a (4) és az (5) bekezdésben említett lehetetlenség vagy nehézség állt elő.

(7) 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.

(8) A kölcsönös igazgatási együttműködésre és segítségnyújtásra díjmentesen kerül sor.

(9) A tájékoztatás iránti megkeresés nem akadályozhatja meg, hogy az illetékes hatóságok intézkedéseket hozzanak a vonatkozó nemzeti vagy uniós jogszabályok értelmében az e rendelet állítólagos megsértésének kivizsgálása vagy megelőzése érdekében.”;

13. a 24. cikket el kell hagyni;

14. a rendelet a következő 24a. cikkel egészül ki:

„24a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

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

(2) A Bizottságnak a 6. cikk (2) bekezdése és a 8. cikk (9) bekezdése szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása

határozatlan időre szól [e (módosító) rendelet hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6. cikk (2) bekezdése és a 8. cikk (9) bekezdése szerinti 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 6. cikk (2) bekezdése és 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.”;

15. a 25. cikk (3) bekezdését el kell hagyni;

16. A 26. cikk a következő (3), (4) és (5) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A tagállamok minden évben jelentést készítenek a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművek vagy a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járműszerelvények területükön történő használatáról, és ezt a jelentéstételi időszak végét követő évben legkésőbb június 30-ig továbbítják a Bizottságnak. A jelentésnek a következőket kell tartalmaznia:

a) a közúti árufuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozásoknak kiadott engedélyek száma, amelyek a közúti árufuvarozást kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművekkel vagy legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járműszerelvényekkel végzik;

b) a tagállamban az egyes naptári években nyilvántartásba vett olyan járművek száma, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legfeljebb 3,5 tonna;

c) a tagállamban az egyes naptári években december 31-én a nyilvántartásban szereplő olyan járművek száma összesen, amelyek megengedett legnagyobb össztömege legfeljebb 3,5 tonna;

d) a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek és a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járműszerelvények becsült részesedése a tagállamban nyilvántartásba vett valamennyi járművel végzett összes

közúti fuvarozási tevékenységből, nemzeti, nemzetközi és kabotázsműveletek szerinti bontásban.

(4) A Bizottság által a (3) bekezdés szerint gyűjtött információk és további bizonyítékok alapján a Bizottság legkésőbb 2024. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti vagy nemzetközi közúti fuvarozási műveletekben részt vevő, legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy az ilyen legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járműszerelvények teljes számának alakulásáról. E jelentés alapján a Bizottság újraértékeli, hogy szükséges-e további intézkedéseket javasolni.

(5) A tagállamok évente jelentést tesznek a Bizottságnak a 18. cikk (3) és (4) bekezdése értelmében általuk küldött megkeresésekről, a többi tagállamtól kapott válaszokról, valamint azokról az intézkedésekről, amelyeket a kapott információk alapján meghoztak.”;

17. a IV. melléklet 1. b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

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

2. cikk

Az 1072/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. az 1. cikk (1) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az üres konténerek vagy raklapok fuvarozása díjazás ellenében végzett áru fuvarozásnak minősül, ha fuvarozási szerződés vonatkozik rá.”;

2. a 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. »kabotázsművelet«: a fogadó tagállamban díjazás ellenében ideiglenes alapon végzett belföldi fuvarozás, amely magában foglalja a fuvarozást az áruk egy vagy több berakodási ponton való begyűjtésétől egy vagy több rendeltetési pontra történő kézbesítéséig, a fuvarlevélben meghatározottak szerint;”;

3. a 4. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14b. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek módosítják ezt a rendeletet, hogy a közösségi engedély maximális érvényességi idejét a piaci fejleményekhez igazítsák.”;

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

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

4. 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.”;

5. a 8. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) Amint egy másik tagállamból vagy harmadik országból a fogadó tagállamba irányuló beérkező nemzetközi fuvarozás keretében szállított árut kézbesítették, az (1) bekezdésben említett fuvarozók jogosultak ugyanezzel a járművel, illetve járműszerelvény esetében ugyanazon jármű gépjárművével kabotázsműveleteket végezni a fogadó tagállamban vagy az azzal szomszédos tagállamokban. A kabotázsművelet keretében az utolsó kirakodásra a fogadó tagállamban a beérkező nemzetközi fuvarozás keretében végzett legutolsó kirakodástól számított 5 napon belül kerül sor.”;

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

„A nem honos fuvarozó által a fogadó tagállamban folytatott belföldi közúti áru fuvarozási szolgáltatások csak akkor tekinthetők e rendelettel összhangban állónak, ha a fuvarozó egyértelmű bizonyítékot tud felmutatni a megelőző nemzetközi fuvarozásról.”;

c) a cikk a következő (4 a) bekezdéssel egészül ki:

„(4 a) A (3) bekezdésben említett bizonyítékot a fogadó tagállam ellenőrzésre jogosult hivatalos személye számára kell bemutatni vagy továbbítani, kérésre, a közúti ellenőrzés alatt. E bizonyíték bemutatható vagy továbbítható elektronikusan is egy felülvizsgálható strukturált formátum alkalmazásával, amely közvetlenül tárolható számítógépen és feldolgozható számítógéppel, mint például az eCMR.* A közúti ellenőrzés során engedélyezni kell a járművezető számára, hogy kapcsolatba lépjen a (3) bekezdésben említett bizonyítékot szolgáltatni képes központi irodával, szakmai irányítóval vagy bármely más személlyel vagy jogalannyal.

* Elektronikus fuvarlevél a Nemzetközi Közúti Áru fuvarozási Szerződésről szóló egyezmény szerint.”;

6. a 10. cikk (3) bekezdésének első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság megvizsgálja a kialakult helyzetet, különös tekintettel az idevágó adatokra, majd a 165/2014/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet** 42. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően és 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.).

7. a rendelet a következő 10 a. cikkel egészül ki:

„10 a. cikk

Ellenőrzések

(1) A tagállamok oly módon szervezik ellenőrzéseiket, hogy 2020. január 1-jétől minden naptári évben a területükön végzett valamennyi kabotázsművelet legalább 2 %-át ellenőrizzék. Ezt a százalékos arányt 2022. január 1-jétől legalább 3 %-ra emelik. E százalékos arány kiszámításának alapja az adott tagállamban a t-2. évben végzett összes kabotázstevékenység tonnakilométerben kifejezve, az Eurostat adatai alapján.

(2) A tagállamok azokra a vállalkozásokra összpontosítanak, amelyek besorolásuk szerint megnövekedett kockázatot jelentenek az e fejezet rájuk vonatkozó rendelkezéseinek megsértése szempontjából. Erre a célra a tagállamok a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv**** 9. cikke szerint általuk létrehozott és az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet***** 12. cikkének megfelelően kibővített kockázatértékelő rendszerben e jogsértések kockázatát önálló kockázatnak tekintik.

(3) A tagállamok legalább évente háromszor összehangolt közúti ellenőrzéseket folytatnak a kabotázsműveleteket illetően. Ezeket az ellenőrzéseket legalább két tagállam közúti fuvarozásra irányadó szabályok érvényesítéséért felelős hatóságai egyidejűleg végzik, mindegyik a saját területén. Az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet***** 18. cikkének (1) bekezdésével összhangban kijelölt nemzeti kapcsolattartók információt cserélnek az összehangolt közúti ellenőrzések nyomán 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 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

****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.).”;

8. a rendelet a következő 14a. és 14b. cikkel egészül ki:

„14 a. cikk

Felelősségre vonhatóság

A tagállamok szankciót állapítanak meg a feladókkal, szállítmányozókkal, vállalkozókkal és alvállalkozókkal szemben a II. és III. fejezet megsértéséért, ha tudatosan 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 gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (2) és (4) bekezdése és az 5. cikk (4) bekezdése szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [e módosító rendelet hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (2) és (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 (2) és (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.”;

- 9. a 15. cikket el kell hagyni;
- 10. a 17. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„17. cikk

Jelentéstétel

(1) Minden évben legkésőbb január 31-ig valamennyi tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot a megelőző év december 31-én közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók számáról és az e napon forgalomban levő járművek számának megfelelő, hiteles másolatok számáról.

(2) Minden évben legkésőbb január 31-ig valamennyi tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot a megelőző naptári évben kiadott járművezetői igazolványok, valamint a megelőző naptári év december 31-én forgalomban lévő összes járművezetői igazolvány számáról.

(3) Minden évben legkésőbb január 31-ig valamennyi tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot az előző naptári évben a 10a. cikknek megfelelően végrehajtott kabotázs-ellenőrzések számáról. Ez a tájékoztatás tartalmazza az ellenőrzött járművek számát, valamint az ellenőrzött tonnakilométerek számát.”

3. cikk

Felülvizsgálat

- (1) A Bizottság [e rendelet hatálybalépésétől számított három éven belül] értékeli e rendelet végrehajtását, különösen az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkét módosító 2. cikk hatását, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról. A Bizottság a jelentését adott esetben jogalkotási javaslat kíséretében nyújtja be.
- (2) Az (1) bekezdésben említett jelentés benyújtását követően a Bizottság rendszeresen értékeli e rendeletet, és az értékelés eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (3) Szükség esetén az (1) és a (2) bekezdésben említett jelentéseket megfelelő jogalkotási javaslatoknak kell kísérni.

4. cikk

Hatálybalépés

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

[xx]-tól/-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök