

# Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 62 E



Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

52. évfolyam

2009. március 17.

| Közléményszám               | Tartalom                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Oldal |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| III Előkészítő jogi aktusok |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |       |
| TANÁCS                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |       |
| 2009/C 62 E/01              | 5/2009/EK közös álláspont a Tanács által 2009. január 9-én elfogadva, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében említett eljárással összhangban eljárva, a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelete elfogadása céljából <sup>(1)</sup> ..... | 1     |
| 2009/C 62 E/02              | 6/2009/EK közös álláspont a Tanács által 2009. január 9-én elfogadva, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében említett eljárással összhangban eljárva, az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendelete elfogadása céljából (átdolgozás) <sup>(1)</sup> .....                                                | 25    |
| 2009/C 62 E/03              | 7/2009/EK közös álláspont a Tanács által 2009. január 9-én elfogadva, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében említett eljárással összhangban eljárva, a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendelete elfogadása céljából (átdolgozás) <sup>(1)</sup> .....                                                                  | 46    |

HU

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg

## III

(Előkészítő jogi aktusok)

## TANÁCS

## 5/2009/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2009. január 9-én elfogadva

a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelete elfogadása céljából

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/C 62 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel az európai adatvédelmi biztos véleményére <sup>(2)</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

(1) A tisztességes versenyfeltételekkel működő közúti fuvarozás belső piacának megteremtése a közúti áru fuvarozói és személyszállítói szakma (a továbbiakban: a közúti fuvarozói szakma) gyakorlásának engedélyezésére vonatkozó közös szabályok egységes alkalmazását teszi szükségessé. E közös szabályok hozzájárulhatnak a közúti fuvarozók magasabb szakmai képzettségéhez, a piac racionalizálásához, a szolgáltatások fuvarozók, ügyfelek és a gazdaság egészének érdekeit szolgáló javításához,

valamint a nagyobb közúti biztonsághoz. Segítik továbbá a fuvarozók letelepedési jogának tényleges gyakorlását.

(2) A belföldi és nemzetközi közlekedés terén a közúti áru fuvarozói és személyszállítói szakma gyakorlásának engedélyezéséről, valamint e személyek szabad letelepedéshez való joga gyakorlásának előmozdítása érdekében az oklevelek, bizonyítványok és képesítés megszerzéséről szóló egyéb tanúsítványok kölcsönös elismeréséről szóló, 1996. április 29-i 96/26/EK tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> előírta a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezéséhez szükséges minimumfeltételeket, valamint az e célból szükséges okiratok kölcsönös elismerését. Ugyanakkor a tapasztalat, a hatásvizsgálat és egyéb tanulmányok kimutatták, hogy az irányelvet nagyon eltérő módon alkalmazzák a különböző tagállamokban. Az eltérés több negatív következménnyel is jár, különösen a következőkre tekintettel: a verseny torzulása, a piac átláthatatlansága, az egyenlőtlen ellenőrzési szint, valamint annak kockázata, hogy az alacsony szakmai képzettséggel rendelkező munkavállalókat alkalmazó vállalkozások anyag vagy a közúti biztonságot és a szociális szabályokat kevésbé tiszteletben tartó viselkedést tanúsítanak, ami árthat az ágazatról kialakult képnek.

(3) E következmények azért is károsak, mert felboríthatják a közúti szállítás belső piacának zavartalan működését, mivel a nemzetközi áru fuvarozás és egyes kabotázsműveletek piaca nyitott a vállalkozások előtt az egész Közösségekben. Az e vállalkozásokra alkalmazott egyetlen feltétel, hogy rendelkezzenek közösségi engedéllyel, amelyet megszerezhetnek, amennyiben közúti fuvarozói szakma tekintetében teljesítik a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozás) <sup>(5)</sup>, a személyszállítás tekintetében pedig az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához

<sup>(1)</sup> HL C 151., 2008.6.17., 16. o.

<sup>(2)</sup> HL C 14., 2008.1.19., 1. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2008. május 21-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2009. január 9-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács ...-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 124., 1996.5.23., 1. o.

<sup>(5)</sup> HL L ...

- való hozzáférés közös szabályairól szóló .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozás) <sup>(1)</sup> feltételeket.
- (4) Indokolt tehát korszerűsíteni a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezésére vonatkozó jelenlegi szabályokat az egységesebb és eredményesebb alkalmazásuk érdekében. Mivel e szabályok tiszteletben tartása jelenti a közösségi piacra jutás legfőbb feltételét, és mivel a piacra jutás területén az alkalmazandó közösségi eszköz a rendelet, az tűnik a legmegfelelőbb eszköznek a közúti fuvarozói szakma gyakorlása engedélyezésének szabályozására.
- (5) A tagállamok számára engedélyezni kell a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek kiigazítását az EK-Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésében említett legkülső régiókban, tekintettel azok sajátos jellemzőire és korlátaira. Nem kaphatnak azonban közösségi engedélyt az e régiókban letelepedett olyan vállalkozások, amelyek kizárólag a fent meghatározott kiigazítás értelmében felelnek meg a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételeknek. A közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek kiigazítása nem támaszthat akadályt azzal szemben, hogy a fent említett régiókban fuvarozási tevékenységeket végezzenek azon vállalkozások, amelyek számára engedélyezték volna a közúti fuvarozói szakma gyakorlását, mivel az e rendeletben megállapított általános feltételeknek megfelelnek.
- (6) A tisztességes verseny érdekében a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának közös szabályait a lehető legszélesebb körben alkalmazni kell minden vállalkozásra. E rendelet hatálya alá ugyanakkor nem szükséges bevonni a fuvarozási piacra igen csekély hatást gyakorló közúti fuvarozást bonyolító vállalkozásokat.
- (7) A letelepedés szerinti tagállam feladata, hogy ügyeljen arra, hogy a vállalkozások folytonos jelleggel eleget tegyenek az e rendeletben előírt feltételeknek annak érdekében, hogy a szóban forgó tagállam illetékes hatósága szükség esetén eldönthesse, felfüggeszti vagy visszavonja azon engedélyeket, amelyek alapján az adott vállalkozások piaci működést folytathatnak. A közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezésére vonatkozó feltételek tiszteletben tartása és megbízható ellenőrzése megköveteli, hogy a vállalkozások állandó és tényleges letelepedési hellyel rendelkezzenek.
- (8) Az illetékes hatóságok számára egyértelműen meg kell határozni és meg kell nevezni azon természetes személyeket, akik rendelkeznek a szükséges jó hírnévvel és szakmai alkalmassággal. Az ún. „szállításszervező” személyeknek állandó jelleggel és ténylegesen irányítaniuk kell a közúti szállítással foglalkozó vállalkozás szállítási tevékenységét. Meg kell határozni ezért, hogy egy személy milyen feltételek mellett tekinthető egy vállalkozás szállítási tevékenységének folyamatos és tényleges szervezéséért felelős személynek.
- (9) Egy szállításszervező jó hírneve megköveteli, hogy múltja mindenfajta súlyos büntetőjogi felelősséget megállapító ítélettől vagy szankciótól mentes legyen, különös tekintettel a közúti közlekedésre vonatkozó közösségi jogszabályok súlyos megsértésére. A szállításszervező vagy a közúti fuvarozási vállalkozás tekintetében a közösségi jogszabályok legsúlyosabb megsértése miatt egy vagy több tagállamban hozott, büntetőjogi felelősséget megállapító ítélet vagy kiszabott szankció a jó hírnév elvesztését vonja maga után, feltéve, hogy az illetékes hatóság megbizonyosodott arról, hogy végleges határozatát szabályos és kellően dokumentált vizsgálati eljárás előzte meg, amelynek során biztosították az alapvető eljárási jogokat és a megfelelő fellebbezési jogokat.
- (10) Egy közúti fuvarozási vállalkozásnak meghatározott minimális pénzügyi kapacitással kell rendelkeznie a vállalkozás megfelelő alapításához és sikeres irányításához. Egyszerű és takarékos megoldás lehet, ha a vállalkozások bankgaranciával, szakmai felelősségbiztosítással vagy más hasonló eszközzel bizonyítják pénzügyi helyzetüket.
- (11) A magas szintű szakmai képzettség növeli a közúti szállítás ágazatának társadalmi-gazdasági hatékonyságát. Ebből következően indokolt, hogy a szállításszervező feladatát betöltő személy magas színvonalú szaktudással rendelkezzen. A vizsgáztatás nagyobb egységessége, valamint a képzés magas színvonalának biztosítása érdekében elő kell írni, hogy a tagállamok általuk meghatározott kritériumok alapján engedélyezhetik a képzési és vizsgaközpontokat. A szállításszervezőknek a nemzeti és a nemzetközi szállítási műveletek irányításához szükséges ismeretekkel egyaránt rendelkezniük kell. A szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítvány megszerzéséhez szükséges ismeretanyag jegyzéke, valamint a vizsga megszervezésének módja a technika fejlődésével változhat, ezért naprakészre tartást kell tenni, hogy mentesítsék a vizsgáztatás alól azokat a személyeket, akik bizonyítani tudják, hogy megadott tapasztalattal rendelkeznek a szállításszervezés terén.
- (12) A tisztességes verseny és a szabályokat teljes mértékben tiszteletben tartó közúti fuvarozás egységes szintű felügyeletet tesz szükségessé a tagállamok részéről. A vállalkozásokat és a vállalkozások engedélyének érvényességét felügyelni hivatott hatóságok e tekintetben kulcsszerepet játszanak, és biztosítani kell, hogy szükség esetén megfelelő intézkedéseket tegyenek, különösen az engedélyek felfüggesztését és visszavonását, illetve a sorozatosan hanyagul és rosszhiszeműen eljáró szállításszervezők alkalmatlanná nyilvánítását illetően.
- (13) A tagállamok közötti jobban szervezett igazgatási együttműködés javítaná a több tagállamban működő vállalkozások felügyeletének hatékonyságát, és a jövőben csökkentené az adminisztrációs költségeket. A vállalkozások közösségi szinten összekapcsolt elektronikus nyilvántartása – a személyes adatok védelméről szóló közösségi szabályok tiszteletben tartása mellett – megkönnyíti az

<sup>(1)</sup> HL L ...

együttműködést, és mind a vállalkozások, mind a közigazgatások számára csökkenti az ellenőrzéssel járó költségeket. A nemzeti elektronikus nyilvántartás már több a tagállamban működik. Egyes tagállamok között már az összekapcsolás infrastruktúrája is készen áll. Ezen elektronikus nyilvántartások rendszeresebb használata ezért jelentős mértékben hozzájárulhatna az adminisztratív az ellenőrzések költségeinek csökkentéséhez és hatékonyságuk növeléséhez.

(14) A nemzeti elektronikus nyilvántartásokban szereplő bizonyos – a jogsértésekkel és a szankciókkal kapcsolatos – adatok személyes jellegűek. A tagállamoknak tehát meg kell hozniuk a szükséges intézkedéseket a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(1)</sup> való megfelelés érdekében, különösen a személyes adatok hatóságok általi feldolgozásának ellenőrzése, továbbá az érintett személyek tájékoztatáshoz való joga, hozzáférési joga és tiltakozási joga tekintetében. E rendelet alkalmazásában szükségesnek tűnik az ilyen adatok legalább két évig történő megőrzése annak érdekében, hogy az alkalmatlannak nyilvánított vállalkozások ne telepedhessenek le más tagállamban.

(15) Alapvető fontosságú a nemzeti elektronikus nyilvántartások fokozatos összekapcsolása a tagállamok közötti gyors és hatékony információcseréhez, valamint annak biztosításához, hogy a komoly jogsértéseknek a székhelyüktől eltérő tagállamban történő elkövetése ne merüljön fel a fuvarozókban, és ne vállalják annak kockázatát. Az összekapcsolás érdekében közösen kell meghatározni a kicserélendő adatok pontos formátumát és az adatsere technikai lebonyolításának módját.

(16) A tagállamok közötti hatékony információcseré érdekében nemzeti kapcsolattartókat kell kijelölni, valamint meg kell határozni bizonyos minimális közös eljárásokat a határidőkre és átadandó információ természetére vonatkozóan.

(17) A letelepedés szabadságának elősegítése érdekében a közúti fuvarozói szakma letelepedés szerinti tagállamban való folytatásának engedélyezéséhez szükséges jó hírnév elegendő bizonyítékául kell elfogadni azon tagállam illetékes hatósága által kibocsátott megfelelő dokumentumok felmutatását, ahol a közúti fuvarozó lakhelye volt, feltéve, hogy az érintett személyeket más tagállamokban nem nyilvánították alkalmatlannak a közúti fuvarozói szakma gyakorlására.

(18) A szakmai alkalmasság tekintetében az e rendeletben foglalt rendelkezésekkel összhangban kiállított, egységes minta szerinti bizonyítványt a székhely szerinti tagállamnak elegendő bizonyítéknak kell tekintenie a letelepedés szabadságának elősegítése érdekében.

(19) Szükséges az e rendeletben foglalt rendelkezések közösségi szintű alkalmazásának szigorú nyomon követése.

Ennek előfeltétele, hogy a Bizottság részére – a nemzeti nyilvántartások alapján készített – a közúti fuvarozási ágazatban működő vállalkozások jó hírnevével, pénzügyi helyzetével és szakmai alkalmasságával kapcsolatos rendszeres jelentéseket továbbítsanak.

(20) Helyénvaló, hogy a tagállamok az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókat írjanak elő. E szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(21) Mivel a rendelet célját, nevezetesen a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezésére vonatkozó szabályoknak a tagállamokon belüli egységesebb és eredményes alkalmazásuk érdekében való korszerűsítését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(22) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(2)</sup> összhangban kell elfogadni.

(23) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy állítsa fel a közúti fuvarozók jó hírnevének elvesztésével járó jogsértések kategóriáit, típusait és súlyosságát meghatározó jegyzéket; hogy igazítsa hozzá a műszaki fejlődéshez e rendeletnek a szakmai alkalmasság elismerésekor a tagállamok által tekintetbe veendő ismeretekre vonatkozó, valamint a szakmai alkalmassági bizonyítványmin-tával kapcsolatos I., II. és III. mellékletét; és hogy állítsa fel azon jogsértések jegyzékét, amelyek a IV. mellékletben felsoroltakkal együtt a jó hírnév elvesztését eredményezhetik. Mivel az említett intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, ezeket az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében előírt, ellenőrzéssel történő szabá-lyozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(24) A 96/26/EK irányelvet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

## ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

### 1. cikk

### Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezését és e szakma gyakorlását szabályozza.

<sup>(1)</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

<sup>(2)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

(2) Ezt a rendeletet alkalmazni kell a Közösségben letelepedett, a közúti fuvarozói szakmát gyakorló minden vállalkozásra. Alkalmazni kell továbbá a közúti fuvarozói szakmát gyakorolni szándékozó vállalkozásokra is. A közúti fuvarozói szakmát gyakorló vállalkozásokra történő hivatkozásokat adott esetben úgy kell tekinteni, hogy azok hivatkozást tartalmaznak az e szakmát gyakorolni szándékozó vállalkozásokra is.

(3) Az érintett tagállamok a Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésében említett régiók tekintetében kiigazíthatják a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételeket, amennyiben a tevékenységeket teljes mértékben az említett régiókban, az ott letelepedett vállalkozások végzik.

(4) A (2) bekezdéstől eltérve, e rendelet a nemzeti jog eltérő rendelkezése hiányában nem alkalmazandó a következőkre:

- a) a közúti áru fuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozások, amelyek a közúti áru fuvarozást kizárólag 3,5 tonna megengedett össztömeget meg nem haladó gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik. A tagállamok ugyanakkor lecsökkenthetik ezt a határértéket az összes vagy egyes közúti fuvarozási kategóriák vonatkozásában.
- b) a közúti személyszállítási szolgáltatásokat nem kereskedelmi célból vagy térítésmentesen lebonyolító, vagy a közúti személyszállítástól eltérő főtevékenységet folytató vállalkozások.
- c) a közúti fuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozások, amelyek a közúti fuvarozást kizárólag 40 km/h legnagyobb megengedett haladási sebességgel közlekedő gépjárművekkel végzik.

(5) A tagállamok mentesíthetik e rendelet összes vagy néhány rendelkezésének hatálya alól azokat a kizárólag belföldi fuvarozással foglalkozó közúti fuvarozókat, amelyek csak csekély hatással vannak a fuvarozási piacra az alábbi tényezők miatt:

- a) a fuvarozott termékek jellege; vagy
- b) a fuvarozás kis távolsága.

## 2. cikk

### Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- 1. „közúti áru fuvarozói szakma”: bármely vállalkozás által díjazás ellenében gépjárművel vagy járműszerelvényvel végzett áru fuvarozási tevékenység;
- 2. „közúti személyszállítói szakma”: bármely vállalkozás által a vezetőt is beleértve kilenc főt meghaladó befogadóképességűnek gyártott és felszerelt, és erre a célra szolgáló gépjárművekkel végzett közcélú vagy meghatározott utascsoportokra

kiterjedő, a szállított személyek vagy a szállítás szervezője által megfizetett személyszállítási szolgáltatás;

- 3. „közúti fuvarozói szakma”: közúti személyszállítói vagy közúti áru fuvarozói szakma;
- 4. „vállalkozás”: személyszállítással foglalkozó bármely nyereségérdekelte vagy non-profit természetes vagy jogi személy, nyereségérdekelte vagy non-profit szövetség vagy személyek jogi személyiség nélküli csoportja, valamint saját jogi személyiséggel rendelkező vagy egy jogi személyiséggel rendelkező hatóságtól függő hivatalos testület, vagy bármely, kereskedelmi célú áru fuvarozással foglalkozó természetes vagy jogi személy;
- 5. „szállításszervező”: vállalkozás alkalmazásában álló természetes személy, vagy amennyiben a vállalkozás természetes személy, a személy, vagy az arra vonatkozó rendelkezés esetén egy általa szerződés útján kijelölt másik természetes személy, aki tényleges és tartós módon szervezi a vállalkozás fuvarozói tevékenységét;
- 6. „a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezése”: adminisztratív döntés, amely engedélyezi az e rendeletben meghatározott feltételeknek megfelelő vállalkozás számára a közúti fuvarozói szakma gyakorlását;
- 7. „illetékes hatóság”: egy tagállam nemzeti, regionális vagy helyi hatósága, amely a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezése céljából ellenőrzi, hogy egy adott vállalkozás megfelel-e az e rendeletben meghatározott feltételeknek, és amely jogosult megadni, felfüggeszteni, illetve visszavonni a közúti fuvarozói szakma gyakorlására jogosító engedélyt;
- 8. „székhely szerinti tagállam”: az a tagállam, amelyben egy vállalkozás letelepedett, tekintet nélkül arra, hogy szállításszervezője másik országból származik-e.

## 3. cikk

### A közúti fuvarozói szakma gyakorlásának követelményei

(1) A közúti fuvarozói szakmát gyakorló vállalkozásoknak a következő követelményeket kell teljesíteniük:

- a) tényleges és állandó székhely valamely tagállamban;
- b) jó hírnév;
- c) megfelelő pénzügyi helyzet;
- d) a szükséges szakmai alkalmasság.

(2) A tagállamok a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezéséhez a vállalkozások által teljesítendő további arányos és megkülönböztetésmentes követelményeket határozhatnak meg.

## 4. cikk

**Szállításszervező**

(1) A közúti fuvarozói szakmát gyakorló vállalkozás kijelöl legalább egy olyan természetes személyt – a szállításszervezőt –, aki megfelel a 3. cikk (1) bekezdésének b) és d) pontjában előírt követelményeknek és aki:

- a) a vállalkozás fuvarozói tevékenységeit ténylegesen és folyamatosan irányítja; valamint
- b) valódi kapcsolatban áll a vállalkozással, mint annak alkalmazottja, igazgatója, tulajdonosa, részvényese vagy ügyeinek intézője, vagy, amennyiben a vállalkozás természetes személy, akkor ő maga ez a személy; valamint
- c) a Közösségben lakóhellyel rendelkezik.

(2) Ha a vállalkozás nem felel meg a 3. cikk (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott szakmai alkalmassági követelménynek, az illetékes hatóság az e cikk (1) bekezdésnek megfelelően megjelölt szállításszervező nélkül is engedélyezheti számára a fuvarozói szakma gyakorlását, feltéve, hogy:

- a) a vállalkozás kijelöl egy, a Közösségben lakóhellyel rendelkező olyan természetes személyt, aki megfelel a 3. cikk (1) bekezdésének b) és d) pontjában meghatározott követelményeknek, és akit szerződés hatalmaz fel a szállításszervezői feladatoknak a vállalkozás nevében történő ellátására;
- b) a vállalkozás és a az a) pontban említett személy közötti szerződés meghatározza a személy ténylegesen és folyamatosan elvégzendő feladatait, és kijelöli a szállításszervezőként vállalt felelősségi körét. A meghatározandó feladatok közé tartoznak különösen a gépjárművek karbantartásának irányításával, a szállítmányozási szerződések és dokumentumok ellenőrzésével, az alapszintű könyveléssel, a rakományok vagy szolgáltatások vezetőkhöz és gépjárművekhez rendelésével és a biztonsági eljárások ellenőrzésével kapcsolatos feladatok;
- c) az a) pontban említett személy szállításszervezőként legfeljebb négy különböző vállalkozás legfeljebb összesen 50 gépjárművel végzett szállítási tevékenységét irányíthatja. A tagállamok úgy határozhatnak, hogy csökkentik az e személy által irányítható vállalkozások számát és/vagy az irányított járműflotta méretét; és
- d) az a) pontban említett személy a meghatározott feladatokat kizárólag a vállalkozás érdekét szem előtt tartva hajtja végre, és felelősségi körét minden olyan vállalkozástól függetlenül gyakorolja, amely a vállalkozást fuvarozások elvégzésére felkéri.

(3) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy az (1) bekezdéssel összhangban kijelölt szállításszervező a továbbiakban nem hatalmazható fel a (2) bekezdés szerint, vagy csak a (2) bekezdés c) pontjában foglaltaknál kisebb számú vállalkozás vagy jármű tekintetében.

(4) A vállalkozás értesíti az illetékes hatóságot a kijelölt szállításszervezőről vagy szállításszervezőkről.

## II. FEJEZET

**A 3. CIKK SZERINTI KÖVETELMÉNYEKNEK VALÓ MEGFELELÉS ÉRDEKÉBEN TELJESÍTENDŐ FELTÉTELEK**

## 5. cikk

**A székhely követelményével kapcsolatos feltételek**

A 3. cikk a) pontjában meghatározott követelmény teljesítéséhez a vállalkozásnak az érintett tagállamban:

- a) rendelkeznie kell az említett tagállamban található, olyan helyiségeket magában foglaló telephellyel, amelyekben kérésre az illetékes hatóság számára hozzáférhetővé tudja tenni a vállalkozással kapcsolatos dokumentumokat, különös tekintettel az összes könyvviteli dokumentumra, a személyzet irányításával kapcsolatos dokumentumokra, a vezetési és pihenési időkre 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. A tagállamok előírhatják, hogy a területükön székhellyel rendelkező vállalkozások helyiségeiben a fenti dokumentumok mindenkor hozzáférhetőek legyenek;
- b) amint engedélyt kapott, rendelkeznie kell nyilvántartásba vett vagy az adott tagállam jogszabályaival összhangban más módon forgalomba helyezett teljes tulajdonú, vagy más jogcímen, például feltételes adásvételi szerződés, illetve bérleti vagy lízingszerződés alapján birtokolt egy vagy több gépjárművel;
- c) tevékenységeit ténylegesen és folyamatosan egy ugyanabban a tagállamban található, a szükséges berendezésekkel ellátott operatív központból kell irányítani.

## 6. cikk

**A jó hírnév követelményével kapcsolatos feltételek**

(1) E cikk (2) bekezdésének értelmében a tagállamok meghatározzák 3. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglalt, jó hírnévre vonatkozó követelmény teljesítése érdekében teljesítendő feltételeket.

A tagállamok annak megállapítása során, hogy egy vállalkozás megfelel-e a követelménynek, megvizsgálják a vállalkozás, annak szállításszervezői és a tagállam által meghatározott egyéb releváns személyek magatartását. Az e cikkben a büntetőjogi felelősségét megállapító ítéletre, az azzal szembeni szankciókra vagy a vállalkozás általi jogsértésekre való hivatkozások magukban foglalják magával a vállalkozással, annak szállításszervezőivel és a tagállam által meghatározott egyéb releváns személyekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősséget megállapító ítéleteket, szankciókat vagy jogsértéseket.

Az első albekezdésben említett feltételek magukban foglalják legalább az alábbiakat:

- a) nincs olyan komolyabb ok a szállításszervező vagy a fuvarozási vállalkozás jó hírnevének megkérdőjelezésére, mint például az alábbi területeken hatályos nemzeti jogszabályok súlyos megsértése miatt hozott, büntetőjogi felelősséget megállapító ítélet vagy kiszabott szankció:
  - i. kereskedelmi jog,
  - ii. fizetéseképtelenséggel kapcsolatos jogszabályok,
  - iii. a szakma fizetési és foglalkoztatási feltételei,
  - iv. közúti közlekedés,
  - v. szakmai felelősség; és
- b) a szállításszervező vagy a fuvarozási vállalkozás tekintetében egy vagy több tagállamban súlyos bűncselekmény elkövetésért nem hoztak büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet vagy nem szabak ki szankciót különösen az alábbiakra vonatkozó közösségi jogszabályok súlyos megsértése miatt:
  - i. a gépjárművezetők vezetési és pihenési ideje, munkaideje, a menetíró készülék elhelyezése és használata;
  - ii. a nemzetközi forgalomban részt vevő haszongépjárművek maximális súlya és mérete;
  - iii. a gépjárművezetők alapképzése és továbbképzése;
  - iv. a haszongépjárművek közúti alkalmassága, beleértve a gépjárművek kötelező műszaki vizsgálatát;
  - v. a nemzetközi közúti áru fuvarozási piacra vagy adott esetben a közúti személyszállítási piacra jutás;
  - vi. a veszélyes áruk biztonságos közúti fuvarozása;
  - vii. bizonyos járműkategóriáknál sebességhatároló készülékek elhelyezése és használata;
  - viii. a vezetői engedély;
  - ix. a szakma gyakorlásának engedélyezése;
  - x. állatok szállítása.

(2) Az (1) bekezdés harmadik albekezdése b) pontjának alkalmazásában:

- a) Amennyiben a szállításszervező vagy a fuvarozási vállalkozás tekintetében a közösségi jogszabályok IV. mellékletben felsorolt valamely legsúlyosabb megsértése miatt 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 időben történő szabályos igazgatási eljárást folytat le, beleértve adott esetben az érintett vállalkozás telephelyén végzett ellenőrzést is.

Az eljárás megállapítja, hogy a konkrét körülményekre tekintettel az adott esetben a jó hírnév elvesztése aránytalan válaszreakció lenne-e. Minden ilyen megállapítást megfelelően indokolni kell.

Ha az illetékes hatóság arra a megállapításra jut, hogy a jó hírnév elvesztése aránytalan válaszreakció lenne, határozhat úgy, hogy a jó hírnév fennmarad. Ez esetben az indokolást

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.

- b) a Bizottság a közösségi jogszabályok azon megsértéseinek kategóriáit, típusait és súlyossági fokát meghatározó jegyzéket készít, amelyek – 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.

Az e rendelet említett jegyzékkel kapcsolatos, nem alapvető elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket a 25. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság e célból:

- i. meghatározza a leggyakrabban előforduló jogsértési kategóriákat és típusokat;
- ii. megállapítja a jogsértések súlyosságának mértékét annak függvényében, hogy mennyire járhatnak súlyos életveszéllyel vagy sérülésekkel;
- iii. meghatározza az előfordulás azon gyakoriságát, amelyen túl a többször megismételt jogsértések súlyosabbnak minősülnek, figyelembe véve a szállításszervező által irányított fuvarozási tevékenységekben részt vevő gépjárművezetők számát.

(3) A 3. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerintikövetelmény mindaddig nem teljesül, amíg a nemzeti jog vonatkozó rendelkezései alapján valamilyen rehabilitációs vagy azzal egyenértékű hatású intézkedés nem történik.

## 7. cikk

### A pénzügyi helyzet követelményével kapcsolatos feltételek

(1) A 3. cikk (1) bekezdés c) pontjában meghatározott követelmények teljesítése érdekében egy vállalkozásnak a számviteli év során mindenkor eleget kell tudnia tenni pénzügyi kötelezettségeinek. Ennek érdekében a vállalkozásnak az éves beszámoló alapján bizonyítania kell – miután ez utóbbiakat ellenőr vagy egy arra megfelelően felhatalmazott személy hitelesítette –, hogy minden évben rendelkezik egy használatban lévő gépjármű esetében legalább 9 000 EUR-nak, és minden további gépjármű esetében 5 000 EUR-nak megfelelő tőkével és tartalékkal.

E rendelet alkalmazásában az euro értékét azokban a tagállami valutákban, amelyek nem vesznek részt az európai monetáris unió harmadik szakaszában, ötvenként rögzíteni kell. Az alkalmazandó árfolyamként az október első munkanapján érvényes és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett árfolyamot kell használni. Az árfolyamok a következő naptári év január 1. napjától kezdődően tekintendők hatályosnak.

Az első albekezdésben említett könyvelési tételek a Szerződés 54. cikke (3) bekezdésének g) pontja alapján meghatározott jogi formájú társaságok éves beszámolójáról szóló 1978. július 25-i 78/660/EGK negyedik tanácsi irányelvben <sup>(1)</sup> meghatározottak szerint értendők.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve az illetékes hatóság elfogadhatja vagy megkövetelheti, hogy az (1) bekezdés első albekezdésében meghatározott összegek erejéig egy vállalkozás egy vagy több olyan bank vagy más pénzügyi szervezet – a biztosítótársaságokat is beleértve – igazolásával, például szakmai felelősségbiztosítással bizonyítsa pénzügyi helyzetét, amely egyetemleges felelősségen alapuló kezességet nyújt a számára. A tagállamok úgy határozhatnak, hogy a garancia a közúti fuvarozói szakma gyakorlását engedélyező illetékes hatóság hozzájárulásával hívható le, és a hozzájárulása nélkül nem szabadítható fel.

(3) Az (1) bekezdésben említett ellenőrizendő éves beszámoló vagy a (2) bekezdésben említett ellenőrizendő garancia az azon tagállam területén letelepedett gazdasági egységhez tartozik, amelyikben engedélyt kértek, nem pedig egy másik tagállamban letelepedett másik egységhez.

#### 8. cikk

### A szakmai alkalmasság követelményével kapcsolatos feltételek

(1) A 3. cikk (1) bekezdés d) pontjában foglalt követelmény teljesítése érdekében az érintett személynek vagy személyeknek rendelkezniük kell az I. melléklet I. részében felsorolt tárgyak kapcsán előírt szintnek megfelelő ismeretekkel. Az alkalmasságról kötelező írásbeli vizsgán kell tanúságot tenni, amely – ha valamely tagállam így határoz – kiegészíthető szóbeli vizsgával. A vizsgákat az I. melléklet II. részének megfelelően rendezik meg. A tagállamok e célból határozhatnak úgy, hogy előírják a vizsga előtti képzést.

(2) Az (1) bekezdésben említett írásbeli és szóbeli vizsgákat kizárólag a tagállam által meghatározott kritériumok alapján a tagállam által arra megfelelően felhatalmazott hatóságok vagy szervek szervezhetik és tanúsíthatják. A tagállamok rendszeresen ellenőrzik, hogy a körülmények, amelyek között az általuk felhatalmazott hatóságok vagy szervek megszervezik a vizsgákat, megfelelnek-e az I. mellékletnek.

(3) A tagállamok az általuk meghatározott kritériumok alapján megfelelően felhatalmazhatják bizonyos szerveket arra, hogy a jelöltek számára a vizsgára való felkészüléshez minőségi képzést, illetve az ismereteiket felfrissíteni kívánó szállításszervezőknek továbbképzést nyújtsanak.

(4) A tagállamok mentesíthetik az I. mellékletben felsorolt valamennyi tárgyban szerzett ismereteket magukban foglaló, az adott tagállamban kibocsátott, kifejezetten e célból megjelölt bizonyos felsőfokú képesítések és műszaki képesítések birtokosait azon vizsgák alól, amelyek anyagára a képesítésük vonatkozik. A mentesség az I. mellékletnek csak azokra a szakaszaira

vonatkozik, amelyek tekintetében a képesítés az adott szakasz címe alatt felsorolt valamennyi tárgyra kiterjed.

A tagállamok a vizsga meghatározott részei alól mentesíthetik az adott tagállamban a belföldi fuvarozásra érvényes, szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványok birtokosait.

(5) A szakmai alkalmasság bizonyítására a (2) bekezdés szerinti hatóság vagy szerv által kiadott bizonyítványt kell bemutatni. A bizonyítvány nem ruházható át más személyre. A bizonyítványt a II. és III. mellékletben meghatározott biztonsági jellemzőknek és mintának megfelelően kell elkészíteni, és el kell látni a kibocsátó, megfelelően felhatalmazott hatóság vagy szerv bélyegzőjével és aláírásával.

(6) A Bizottság az I., II. és a III. mellékletet a műszaki fejlődéshez igazítja. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 25. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(7) A Bizottság ösztönzi és elősegíti a tagállamok között a képzésre, a vizsgákra és az engedélyezésre vonatkozó tapasztalat- és információcserét, többek között a Bizottság által kijelölhető bármely szervezeten keresztül.

#### 9. cikk

### Mentesség a vizsga alól

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a 8. cikk (1) bekezdésében említett, a szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítvány megszerzéséhez szükséges vizsga alól mentesítik azokat a személyeket, akik bizonyítani tudják, hogy ...-t (\*) megelőzően 15 évig valamely tagállamban folyamatosan közúti áru fuvarozói vagy közúti személyszállítói vállalkozást irányítottak.

#### III. FEJEZET

### ENGEDÉLYEZÉS ÉS FELÜGYELET

#### 10. cikk

### Az illetékes hatóságok

(1) Minden tagállam egy vagy több illetékes hatóságot jelöl ki e rendelet megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében. Az illetékes hatóságok a következőkre kapnak felhatalmazást:

- a vállalkozások által benyújtott kérelmek vizsgálata;
- a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezése, továbbá ezen engedélyek felfüggesztése és visszavonása;
- természetes személy valamely vállalkozás fuvarozási tevékenységének szervezésére szállításszervezőként alkalmatlannak nyilvánítása;
- azon ellenőrzések elvégzése, amelyek azt vizsgálják, hogy a 3. cikkben meghatározott követelményeket a vállalkozások teljesítik-e.

<sup>(1)</sup> HL L 222., 1978.8.14., 11. o.

(\*) E rendelet hatálybalépésének időpontja.

(2) Az illetékes hatóságok közzéteszik az e rendeletben és az egyéb nemzeti rendelkezésekben megállapított követelmények összességét, az érdekelt jelöltek számára követendő eljárásokat, valamint a kapcsolódó magyarázatokat.

### 11. cikk

#### A kérelmek áttekintése és nyilvántartásba vétele

(1) A 3. cikkben meghatározott követelményeket teljesítő fuvarozási vállalkozásnak – kérelemre – engedélyezni kell a közúti fuvarozói szakma gyakorlását. Az illetékes hatóság megbizonyosodik arról, hogy a kérelmet benyújtó vállalkozás teljesíti-e a 3. cikkben meghatározott követelményeket. A tagállamok megfelelő nemzeti jogszabályokban előírhatják a fuvarozói szakma gyakorlására jogosító engedélyek érvényességi időtartamát.

A kérelem értékelése a .../2009/EK rendelettel és a .../2009/EK rendelettel összhangban közösségi engedély kiadását eredményezheti. A tagállamok a közösségi engedélytől eltérő típusú engedélyt is kiadhatnak azoknak a vállalkozásoknak, amelyek kizárólag az adott tagállam területén végeznek fuvarozást.

(2) Az illetékes hatóság rögzíti a 16. cikkben említett nemzeti elektronikus nyilvántartásban az általa engedélyezett vállalkozásokra vonatkozó és a 16. cikk (2) bekezdésének a)–d) pontjában említett adatokat.

(3) Az illetékes hatóság a lehető legrövidebb határidőn belül, de a kérelem elbírálásához szükséges valamennyi dokumentum kézhezvételének időpontjától számított legfeljebb három hónapon belül megvizsgálja az engedélyezés iránti kérelmet. Az illetékes hatóság kellően indokolt esetben további két hónappal meghosszabbíthatja ezt a határidőt.

(4) 2012. december 31-ig az illetékes hatóság – kétség esetén – a vállalkozások jó hírnevének értékelésekor ellenőrzi, hogy a kijelölt szállításszervező vagy szállításszervezők a 14. cikk alapján nincs vagy nincsenek-e a kérelmezés időpontjában egyik tagállamban sem alkalmatlannak nyilvánítva vállalkozások fuvarozási tevékenységeinek irányítására.

2013. január 1-től az illetékes hatóság a vállalkozások jó hírnevének értékelésekor – a 16. cikk (2) bekezdése első albekezdésének f) pontjában említett adatokhoz való hozzáférés révén, amely vagy a nemzeti nyilvántartások vonatkozó részéhez való közvetlen és biztonságos hozzáférés formájában vagy kérés útján történik – minden esetben ellenőrzi, hogy a kijelölt szállításszervező(k) a 14. cikk alapján nincs(enek)-e a kérelmezés időpontjában egyik tagállamban sem alkalmatlannak nyilvánítva vállalkozások fuvarozási tevékenységeinek irányítására.

Az e rendelet nem alapvető elemeinek módosítására irányuló, az e bekezdésben említett határidők legfeljebb 3 évvel történő elhalasztására vonatkozó intézkedéseket a 25. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) A fuvarozói szakma gyakorlására jogosító engedéllyel rendelkező vállalkozások a (2) bekezdésben említett adatok bármilyen változását egy a letelepedés szerinti tagállam által

meghatározandó, legfeljebb 28 napos időszakon belül bejelentik az engedélyt kibocsátó illetékes hatóságnak.

### 12. cikk

#### Ellenőrzések

(1) Az illetékes hatóságok ellenőrzik, hogy a vállalkozások, amelyeknek engedélyezték a fuvarozói szakma gyakorlását, továbbra is teljesítik-e a 3. cikkben meghatározott követelményeket. Ennek érdekében a tagállamok a fokozott kockázatot jelentő vállalkozásokra irányuló ellenőrzéseket végeznek. Ennek céljából a tagállamok az e rendelet 6. cikkében megállapított jogsértések összességére kiterjesztik a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 9. cikke alapján a tagállamok által létrehozott kockázatosztályozási rendszert.

(2) 2014. december 31-ig a tagállamoknak legalább ötévente ellenőrzést kell végezniük annak megvizsgálása érdekében, hogy a vállalkozások továbbra is teljesítik-e a 3. cikkben meghatározott követelményeket.

Az e rendelet nem alapvető elemeinek módosítására irányuló, az e bekezdésben említett határidő elhalasztására vonatkozó intézkedéseket a 25. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) Amennyiben azt a Bizottság kellően indokolt esetben kéri, a tagállamok egyedi ellenőrzéseket végeznek annak megvizsgálása céljából, hogy egy adott vállalkozás továbbra is teljesíti-e a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezésére vonatkozó feltételeket. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezen ellenőrzések eredményeiről, és az abban az esetben hozott intézkedésekről, ha megállapítják, hogy a vállalkozás már nem felel meg az e rendeletben meghatározott követelményeknek.

### 13. cikk

#### Engedély-felfüggesztési és engedély-visszavonási eljárás

(1) Amennyiben az illetékes hatóság megállapítja, hogy annak kockázata áll fenn, hogy a vállalkozás már nem teljesíti a 3. cikkben meghatározott követelményeket, erről értesíti a vállalkozást. Amennyiben az illetékes hatóság megállapítja, hogy egy vagy több követelmény már nem teljesül, a vállalkozás számára határidőt szabhat helyzete rendezésére, az alábbiak szerint:

a) hat hónapot meg nem haladó határidő a jó hírnév vagy a szakmai alkalmasság követelményét már nem teljesítő szállításszervező helyébe lépő személy felvételére, amely határidő hat hónappal meghosszabbítható a szállításszervező elhalálása vagy munkaképtelensége esetén;

b) hat hónapot meg nem haladó határidő, ha a vállalkozásnak annak bizonyításával kell rendeznie a helyzetét, hogy tényleges és állandó telephellyel rendelkezik;

<sup>(1)</sup> HLL L 102., 2006.4.11., 35. o.

c) a pénzügyi helyzet követelményének nem teljesülése esetén hat hónapot meg nem haladó határidő annak bizonyítására, hogy a követelmény ismét állandó jelleggel teljesülni fog.

(2) Az illetékes hatóság bármilyen rehabilitációs intézkedést megelőzően arra kötelezheti a vállalkozást, amelynek engedélyét felfüggesztette vagy visszavonta, hogy szállításszervezői teyének eleget a 8. cikk (1) bekezdésében említett vizsgakötelezettségnek.

(3) Amennyiben az illetékes hatóság megállapítja, hogy a vállalkozás a 3. cikkben foglalt követelmények közül egynek vagy többnek már nem felel meg, legkésőbb az e cikk (1) bekezdésben említett határidők lejártát követően felfüggeszti vagy visszavonja fuvarozói szakma gyakorlására jogosító engedélyt.

#### 14. cikk

##### A szállításszervező alkalmatlanná nyilvánítása

(1) Amennyiben a szállításszervező a 6. cikk rendelkezéseivel összhangban elveszti jó hírnevét, az illetékes hatóság a szállításszervezőt vállalkozások fuvarozási tevékenységeinek irányítására alkalmatlannak nyilvánítja.

(2) A nemzeti jog megfelelő rendelkezéseinek megfelelően a rehabilitációs intézkedésekre sor nem kerül, a fuvarozási tevékenység irányítására alkalmatlanná nyilvánított személynek a 8. cikk (5) bekezdésében említett, szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványa egyik tagállamban sem érvényes.

#### 15. cikk

##### Az illetékes hatóságok határozatai és jogorvoslat

(1) A tagállamok illetékes hatóságai megindokolják az e rendelet alapján hozott elutasító határozataikat, ideértve a kérelmek elutasítását, a meglevő engedélyek felfüggesztését vagy visszavonását és a szállításszervező alkalmatlanná nyilvánítását is.

E határozatok figyelembe veszik mind a vállalkozás vagy annak szállításszervezője által elkövetett, a vállalkozás jó hírnevének ártó jogsértésekről rendelkezésre álló információkat, mind pedig az illetékes hatóság rendelkezésére álló minden egyéb információt. A határozatok megnevezik az engedély felfüggesztése vagy az alkalmatlanná nyilvánítás esetén alkalmazandó rehabilitációs intézkedéseket.

(2) A tagállamok intézkedéseket hoznak annak biztosítására, hogy a vállalkozásoknak és az érintett személyeknek az (1) bekezdésben említett határozatokkal szemben a fellebbezést nyújthassanak be legalább egy független és pártatlan szervhez vagy rendes bírósághoz.

#### IV. FEJEZET

##### EGYSZERŰSÍTÉS ÉS IGAZGATÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

#### 16. cikk

##### Nemzeti elektronikus nyilvántartások

(1) E rendelet – és különösen a 11–14. és 26. cikkének – végrehajtása érdekében minden tagállam nemzeti elektronikus

nyilvántartást vezet azokról a közúti fuvarozási vállalkozásokról, amelyeknek az általa kijelölt illetékes hatóság engedélyezte a közúti fuvarozói szakma gyakorlását. Az e nyilvántartásban foglalt adatok feldolgozása az e célra kijelölt hatóság felügyeletével történik. A nemzeti elektronikus nyilvántartásban szereplő releváns adatokat elérhetővé kell tenni az érintett tagállam valamennyi, illetékes hatósága számára.

A nyilvántartások jövőbeli összekapcsolásának megkönnyítése érdekében a Bizottság legkésőbb 2009. június 1-ig iránymutatásokat ad ki a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban az azok létrehozásától kezdődően rögzítendő adatok minimális követelményeire vonatkozóan. Ajánlhatja továbbá a (2) bekezdésben említett adatokon túl a járművek forgalmi rendszámának beillesztését is.

(2) A nemzeti elektronikus nyilvántartás legalább a következő adatokat foglalja magában:

- a) a vállalkozás neve és jogi formája;
- b) székhelyének címe;
- c) a jó hírnév és a szakmai alkalmasság követelményének teljesítésére kijelölt szállításszervező neve, és – ha az eltérő – a jogi képviselő neve;
- d) az engedély típusa, a gépjárművek engedélyben feltüntetett száma és adott esetben a közösségi engedély és a hitelesített másolatok sorszáma;
- e) a 6. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett olyan súlyos jogsértések száma, kategóriája és típusa, amelyek az elmúlt két évben elítéléshez vagy szankcióhoz vezettek;
- f) a vállalkozás fuvarozási tevékenységének irányítására alkalmatlannak nyilvánított személyek neve az adott személy jó hírnevének a 6. cikk (3) bekezdése szerinti helyreállításáig, valamint az alkalmazandó helyreállító intézkedések.

Az e) pont alkalmazásában a tagállamok 2015. december 31-ig dönthetnek úgy, hogy a nemzeti elektronikus nyilvántartásba kizárólag a IV. mellékletben említett legsúlyosabb jogsértéseket viszik be.

A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az első albekezdés e) és f) pontjában említett információkat külön tartják nyilván. Ez esetben a releváns adatokat az érintett tagállam valamennyi, illetékes hatósága számára kérésre vagy közvetlenül hozzáférhetővé kell tenni. A kért információkat a kérelem kézhezvételétől számított 30 munkanapon belül meg kell adni.

Az illetékes hatóságoktól eltérő hatóságok minden esetben kizárólag akkor férhetnek hozzá az első albekezdés e) és f) pontjában említett információkhoz, ha kellő felhatalmazással rendelkeznek felügyelet gyakorlására és szankció kiszabására a közúti fuvarozás területén, valamint tisztviselőik felelőséget vagy más hivatalos titoktartási kötelezettséget vonatkozik rájuk.

(3) Az azon vállalkozásokra vonatkozó adatokat, amelyek engedélyt felfüggesztették vagy visszavonták, a nemzeti elektronikus nyilvántartás az engedély felfüggesztésének lejártától vagy visszavonásától számított két évig tartalmazza; ezt követően az adatokat haladéktalanul törölni kell.

A közúti szállításszervező szakma gyakorlására alkalmatlannak nyilvánított személyekre vonatkozó adatokat a nemzeti elektronikus nyilvántartás addig tartalmazza, amíg az adott személy jó hírnevének helyreállítása a 6. cikk (3) bekezdés szerint meg nem történik. A rehabilitálást vagy azzal egyenértékű intézkedést követően az adatokat azonnal törölni kell.

Az első és második albekezdésben említett adatoknak meg kell jelölniük az engedélyek felfüggesztésének vagy visszavonásának, illetve az alkalmatlanná nyilvánítás indokolását, illetve azok megfelelő időtartamát.

(4) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy az elektronikus nyilvántartásban található minden – különösen a (2) bekezdés első albekezdésének e) és f) pontjában említett – adat naprakész és pontos legyen.

(5) Az (1) és a (2) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak biztosítása érdekében, hogy a nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz a Közösség egész területén a 18. cikkben meghatározott nemzeti kapcsolattartókon keresztül hozzá lehessen férni. A nemzeti kapcsolattartókon keresztül történő hozzáférést oly módon alakítják ki legkésőbb 2012. december 31-ig, hogy bármely tagállam illetékes hatósága bármely tagállam nemzeti elektronikus nyilvántartásához hozzáférhessen.

(6) A (4) bekezdés végrehajtására – mint például a kicserélt adatok formátumára, a más tagállamok elektronikus nyilvántartásaiba való elektronikus betekintéssel kapcsolatos műszaki eljárásokra és az e nyilvántartások és egyéb releváns adatbázisok közötti interoperabilitás előmozdítására – vonatkozó közös szabályokat a Bizottság fogadja el a 25. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban. E közös szabályok meghatározzák, hogy mely hatóság felelős az adatokhoz való hozzáférésért, azok további felhasználásáért és a hozzáférést követően való frissítésükért, és ennek érdekében előírásokat tartalmaznak az adatok naplózására és nyomon követésére vonatkozóan.

(7) Az e rendelet nem alapvető elemeinek módosítására irányuló, az (1) és a (4) bekezdésben említett határidők elhalasztására vonatkozó intézkedéseket a 25. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

#### 17. cikk

### A személyes adatok védelme

A 95/46/EK irányelv alkalmazására tekintettel a tagállamok biztosítják különösen, hogy:

a) minden személyt tájékoztassanak a rá vonatkozó adatok nyilvántartásban való rögzítéséről vagy azok harmadik fél részére történő tervezett továbbításáról. A tájékoztatás tartalmazza az adatfeldolgozásért felelős hatóság nevét, a feldolgozott adatok típusát és az indokolást;

b) minden személynek joga legyen ahhoz, hogy az adatfeldolgozásért felelős hatóságnál a rá vonatkozó adatokhoz hozzáférjen. E jogot korlátozás nélkül kell biztosítani ésszerű időközönként és túlzott késedelem vagy a kérelmezőre háruló túlzott költségek nélkül;

c) minden személynek jogában álljon a rá vonatkozó hiányos vagy pontatlan adatok helyesbítése, törlése vagy zárolása;

d) lényeges jogos érdekből minden személynek jogában álljon tiltakozni a rá vonatkozó adatok feldolgozása ellen. Megalapozott tiltakozás esetén az adatfeldolgozás a továbbiakban nem érintheti a szóban forgó adatokat.

#### 18. cikk

### A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

(1) A tagállamok e rendelet alkalmazására tekintettel nemzeti kapcsolattartót jelölnek ki, amely felelős a többi tagállammal folytatott információcseréért. A tagállamok legkésőbb ...-ig (\*) eljuttatják a Bizottsághoz nemzeti kapcsolattartójuk nevét és címét. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét, és eljuttatja a tagállamoknak.

(2) Az e rendelet keretében információt cserélő tagállamok e célra a (2) bekezdés alapján kijelölt kapcsolattartókat veszik igénybe.

(3) A 6. cikk (2) bekezdésében említett jogsértésekkel kapcsolatos információt vagy az alkalmatlannak nyilvánított szállításszervezőkkel kapcsolatos információt cserélő tagállamok tiszteletben tartják a(z) .../2009/EK rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében vagy adott esetben a(z) .../2009/EK rendelet 23. cikkének (1) bekezdésében említett eljárást és határidőket. Az a tagállam, amely egy másik tagállamtól büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet vagy szankciót eredményező súlyos jogsértésre vonatkozó értesítést kap, a bejelentett jogsértést bevezeti a nemzeti elektronikus nyilvántartásába.

#### V. FEJEZET

### A BIZONYÍTVÁNYOK ÉS EGYÉB OKIRATOK KÖLCSONÖS ELISMERÉSE

#### 19. cikk

### A jó hírnévvel kapcsolatos igazolások és azzal egyenértékű okiratok

(1) A 11. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül a székhely szerinti tagállam a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezéséhez szükséges jó hírnévre vonatkozóan elegendő bizonyítékként elfogadja az erkölcsi bizonyítvány, vagy annak hiányában egy azzal egyenértékű, a szállításszervező korábbi lakóhelye szerinti tagállam illetékes igazságügyi vagy közigazgatási hatósága által kibocsátott okirat bemutatását.

(\*) E rendelet hatálybalépésétől számított két évnek megfelelő dátum.

(2) Amennyiben egy tagállam a jó hírnév tekintetében olyan követelményeket támaszt a saját állampolgáraival szemben, amelyek teljesülésére nem bizonyíték az (1) bekezdés szerinti okirat, akkor ez a tagállam a többi tagállam állampolgárai tekintetében elegendő bizonyítékként elfogadja a szállításszervező korábbi lakóhelye szerinti tagállam(ok) illetékes igazságügyi vagy közigazgatási hatósága által kibocsátott, az említett követelmények teljesüléséről szóló igazolást. Ezek az igazolások tartalmazzák azokat a konkrét információkat, amelyeket a székhely szerinti tagállam figyelembe vesz.

(3) Ha a szállításszervező korábbi lakóhelye szerinti tagállam(ok) nem állított/állítottak ki az (1) bekezdésben említett okiratot vagy a (2) bekezdésben említett igazolást, az okirat vagy igazolás helyett elfogadható a szállításszervező által egy illetékes igazságügyi vagy közigazgatási hatóság vagy adott esetben a szállításszervező korábbi lakóhelye szerinti tagállam egy közjegyzője előtt eskü alatt tett nyilatkozat vagy ünnepélyes nyilatkozat. Ez a hatóság vagy a közjegyző igazolást ad ki az eskü alatt tett nyilatkozat vagy az ünnepélyes nyilatkozat hitelességéről.

(4) Az (1) bekezdésben említett okiratot vagy a (2) bekezdésben említett igazolást nem fogadják el, amennyiben a kiadásuk időpontjától számított három hónapnál később mutatják be azokat. Ez a feltétel a (3) bekezdéssel összhangban tett nyilatkozatokra is vonatkozik.

#### 20. cikk

### A pénzügyi helyzettel kapcsolatos igazolások

Ha egy tagállam saját állampolgáraival szemben a 7. cikkben megállapított, pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelményeken felül más követelményeket is támaszt, akkor a többi tagállam állampolgárai tekintetében elegendő bizonyítékként elfogadja a szállításszervező korábbi lakóhelye szerinti tagállam(ok) illetékes közigazgatási hatósága által kibocsátott, a követelmények teljesüléséről szóló igazolást. Ezek az igazolások tartalmazzák azokat a konkrét adatokat, amelyeket a letelepedés szerinti tagállam figyelembe vesz.

#### 21. cikk

### A szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványok

(1) A tagállamok a szakmai alkalmasság elegendő bizonyítékeként elismerik a III. mellékletben szereplő bizonyítványmin-tának megfelelő, erre megfelelően felhatalmazott hatóságok vagy szervek által kiállított bizonyítványokat.

(2) Az ... (\*) előtt az addig hatályos rendelkezések alapján a szakmai alkalmasság bizonyítására kiállított bizonyítványok egyenértékűek a III. mellékletben szereplő mintának megfelelő bizonyítvánnyal, és azokat minden tagállamban elismerik a szakmai alkalmasság bizonyítékeként. A tagállamok megkövetelhetik, hogy a kizárólag belföldi fuvarozásra érvényes, szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványok birtokosai teljesítsék a 8. cikk (1) bekezdésében említett vizsgát vagy annak egyes részeit.

(\*) E rendelet alkalmazásának időpontja.

#### VI. FEJEZET

### ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

#### 22. cikk

### Szankciók

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és megtesznek minden intézkedést, amely ezek végrehajtásához szükséges. Az előírt szankciónak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb ... (\*\*) értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, valamint haladéktalanul értesítik bármilyen későbbi, ezeket érintő módosításokról. A tagállamok biztosítják, hogy ezeket intézkedéseket a fuvarozó nemzetisége és székhelye tekintetében való megkülönböztetés nélkül alkalmazzák.

(2) Az (1) bekezdésben említett szankciók közé tartozik különösen a közúti fuvarozói szakma gyakorlására jogosító engedély felfüggesztése, visszavonása és az érintett szállításszervező alkalmatlanná nyilvánítása.

#### 23. cikk

### Átmeneti rendelkezések

Azon vállalkozásoknak, amelyek ... (\*\*\*) megelőzően rendelkeztek a közúti fuvarozói szakma gyakorlására jogosító engedéllyel, legkésőbb ...-ig (\*\*) meg kell felelniük e rendelet rendelkezéseinek.

#### 24. cikk

### Kölcsönös segítségnyújtás

A tagállamok illetékes hatóságai szorosan együttműködnek, és e rendelet alkalmazásában kölcsönös segítségnyújtást biztosítanak egymásnak. Az illetékes hatóságok a személyes adatok védelmére alkalmazandó rendelkezések tiszteletben tartása mellett információt cserélnek a súlyos jogsértések miatt kiszabott, büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletekről és szankciókról vagy egyéb konkrét információkról, amelyek következményekkel járhatnak a közúti fuvarozói szakma gyakorlására.

#### 25. cikk

### Komitológia

(1) A Bizottságot a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 18. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni figyelemmel 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(\*\*) E rendelet hatálybalépésétől számított 2 évnek megfelelő időpont.

(\*\*\*) E rendelet hatálybalépésének időpontja.

<sup>(1)</sup> HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

## 26. cikk

**Jelentéstétel**

(1) A tagállamok minden második évben elkészítik és megküldik a Bizottságnak a hatáskörrel rendelkező hatóságok tevékenységére vonatkozó jelentést. Ez a jelentés a következőket foglalja magában:

- a) ágazati áttekintés a jó hírnév, a pénzügyi helyzet és a szakmai alkalmasság vonatkozásában;
- b) a kibocsátott, felfüggesztett, visszavont engedélyek száma éves és típusonkénti lebontásban, valamint az alkalmatlanná nyilvánítások száma indokolással;
- c) a szakmai alkalmasságot igazoló, kiállított bizonyítványok száma évenként;
- d) a nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz és azok illetékes hatóságok általi használatához kapcsolódó központi statisztika; valamint
- e) a többi tagállammal folytatott információcsere áttekintése – ennek részeként különösen a többi tagállamnak bejelentett jogsértések éves száma, illetve a 18. cikk (2) bekezdése alapján beérkezett válaszok –, továbbá a 18. cikk (3) bekezdése szerinti kérelmek és válaszok éves száma.

(2) Az (1) bekezdésben említett jelentések alapján a Bizottság kétfévente az Európai Parlament és a Tanács részére jelentést készít a közúti fuvarozói szakma gyakorlásáról. E jelentésnek kiemelten fontos részét képezi a tagállamok közötti információcsere működésének értékelése, valamint a nemzeti elektronikus nyilvántartások működésének és a nemzeti elektronikus nyilvántartások elemeinek a felülvizsgálata. E jelentést a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 17. cikkében említett jelentéssel egy időben kell közzétenni.

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

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről  
az elnök

...

## 27. cikk

**Az illetékes hatóságok jegyzéke**

Minden tagállam legkésőbb ...-ig (\*) megküldi a Bizottságnak az általa a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezésére kijelölt illetékes hatóságok jegyzékét, továbbá a 8. cikk (1) bekezdésében említett vizsgák megszervezéséért és a bizonyítványok kibocsátásáért felelős, felhatalmazott hatóságok vagy szervek jegyzékét. A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a Közösség egészére nézve közzéteszi e hatóságok és szerveik egységes szerkezetbe foglalt jegyzékét.

## 28. cikk

**A nemzeti intézkedések közlése**

A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseit, amelyeket az e rendelet által szabályozott területen fogadnak el, legkésőbb 30 nappal elfogadásuk időpontját követően és első alkalommal legkésőbb ...-ig (\*).

## 29. cikk

**Hatályon kívül helyezés**

A 96/26/EK irányelv hatályát veszti.

## 30. cikk

**Hatálybalépés**

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

Ezt a rendeletet ...-tól (\*\*) kell alkalmazni.

a Tanács részéről  
az elnök

...

<sup>(1)</sup> HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

(\*) E rendelet alkalmazásának időpontja.

(\*\*) E rendelet hatálybalépését 2 évvel követő dátum.

## I. MELLÉKLET

## 1. A 8. CIKKBEN EMLÍTETT TÁRGYAK FELSOROLÁSA

A szakmai alkalmasság hivatalos elismeréséhez a tagállamok által figyelembe veendő ismereteknek legalább az alábbi tárgykörökre kell kiterjedniük a közúti áru fuvarozás, illetve a közúti személyszállítás vonatkozásában. Ezekben a tárgykörökben a közúti áru fuvarozást és személyszállítást végezni szándékozóknek rendelkezniük kell a fuvarozási vállalkozás irányításához szükséges ismeretekkel és gyakorlati alkalmasság megfelelő szintjével.

Az ismeretek minimális szintje nem lehet alacsonyabb a 85/368/EGK határozat <sup>(1)</sup> mellékletének a képzési szintek szerkezetéről szóló rendelkezéseiben előírt 3. szintnél; ez megfelel annak a szintnek, amely szakképzéssel és kiegészítő műszaki képzéssel, vagy középfokú vagy más műszaki képzéssel kiegészített kötelező oktatás keretében szerezhető meg.

## A. POLGÁRI JOG

A jelöltnek a közúti áru fuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiakról kell ismereteit bizonyítania:

1. ismernie kell a közúti fuvarozásban használt főbb szerződéstípusokat és az azokból származó jogokat és kötelezettségeket;
2. képesnek kell lennie jogilag érvényes fuvarozási szerződés megkötése érdekében tárgyalásokat folytatni, különös tekintettel a fuvarozás feltételeinek tisztázására;

A Közúti áru fuvarozás területén:

3. képesnek kell lennie megbízója kártérítési igényének elemzésére a rakományt fuvarozás közben ért károk vagy veszteségek, illetve a késedelmes teljesítés vonatkozásában, és értenie kell, hogy az ilyen kárigény hogyan érinti szerződéses felelősségét;
4. ismernie kell a CMR-egyezmény rendelkezéseiben előírt szabályok és kötelezettségek hatásait a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésekre;

A közúti személyszállítás területén:

5. Képesnek kell lennie megbízója kártérítési igényének elemzésére az utasok baleseti jellegű személyi sérülései vagy poggyászkárok, illetve a késedelem miatt keletkező kárigények vonatkozásában, és értenie kell, hogy az ilyen kárigény hogyan érinti szerződéses felelősségét.

## B. KERESKEDELMI JOG

A jelöltnek a közúti áru fuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiakról kell ismereteit bizonyítania:

1. ismernie kell a szakma gyakorlásához szükséges feltételeket és alaki szabályokat, a fuvarozó vállalkozókat terhelő általános kötelezettségeket (nyilvántartások, könyvvizetés stb.) és a csőd következményeit;
2. megfelelő ismeretekkel kell rendelkeznie a különféle kereskedelmi társasági formákról és azok alapításának és működésének szabályairól.

## C. SZOCIÁLIS JOG

A jelöltnek a közúti áru fuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiakról kell ismereteit bizonyítania:

1. ismernie kell a közúti fuvarozással kapcsolatban álló különféle szociális intézmények szerepét és működését (szakszervezet, üzemi tanács, üzemi megbízott, munkaügyi felügyelő stb.);
2. ismernie kell a munkaadók szociális biztonsággal kapcsolatos kötelezettségeit;
3. ismernie kell a közúti fuvarozó vállalkozások különféle kategóriájú munkavállalóival megkötendő munkaszerződésekre vonatkozó szabályokat (a szerződések formája, a felek kötelezettségei, munkafeltételek és munkaidő, fizetett szabadság, bérezés, szerződésszegés stb.);
4. ismernie kell a vezetési idő, a pihenőidő és a munkaidő terén alkalmazandó szabályokat, különösen a 3821/85/EGK tanácsi rendelet, az 561/2006/EGK tanácsi rendelet, a 2002/15/EK irányelv <sup>(2)</sup> és a 2006/22/EK irányelv rendelkezéseit, valamint az e rendelkezések alkalmazására vonatkozó gyakorlati intézkedéseket;
5. ismernie kell a gépjárművezetők alapképzésére és továbbképzésére alkalmazandó szabályokat, különösen a 2003/59/EK irányelvből <sup>(3)</sup> származókat.

<sup>(1)</sup> A Tanács 85/368/EGK határozata (1985. július 16.) a szakképesítéseknek az Európai Közösség tagállamai közötti összehasonlíthatóságáról (HL L 199., 1985.7.31., 56. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve (2003. július 15.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.).

**D. ADÓJOG**

A jelöltnek a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiak szabályozásával kapcsolatban kell ismereteit bizonyítania:

1. a fuvarozási szolgáltatások hozzáadottértékkadó (HÉA)-vonzata;
2. gépjárműadó;
3. egyes közúti teherszállításban használt járművekre kivetett adók, valamint útdíjak és infrastruktúra-használati díjak;
4. jövedelemadó.

**E. A VÁLLALKOZÁS ÜZLETI ÉS PÉNZÜGYI VEZETÉSE**

A jelöltnek a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiakról kell ismereteit bizonyítania:

1. ismernie kell a csekkek, váltók, saját váltók, hitelkártyák, valamint egyéb fizetési eszközök és módok használatára vonatkozó jogszabályokat és gyakorlatot;
2. ismernie kell a hitel különféle módjait (banki hitel, akkreditív, kezességvállalás, jelzálog, lízing, bérlet, faktoring stb.) és a használatukkal járó díjakat és kötelezettségeket;
3. ismernie kell a mérleget, annak elkészítését és értelmezését;
4. ismernie és értelmeznie kell tudni az eredménykimutatást;
5. képesnek kell lennie a vállalkozás pénzügyi helyzetének és nyereségességének felmérésére, különösen a pénzügyi mutatószámok alapján;
6. képesnek kell lennie költségvetést készíteni;
7. ismernie kell a vállalkozás költségvetéseit (állandó költségek, változó költségek, üzemi költségek, értéksökkenés stb.) és képesnek kell lennie a járművenkénti, kilométerenkénti, utankénti, tonnánkénti költségek kiszámítására;
8. képesnek kell lennie a szervezeti diagram kidolgozására a vállalkozás teljes személyzete vonatkozásában, valamint munkaterv stb. összeállítására;
9. ismernie kell a marketing, a reklám és a PR alapelveit, beleértve a fuvarozási szolgáltatások értékesítésének ösztönzését és az ügyfél-dokumentáció készítését stb.;
10. ismernie kell a közúti fuvarozással kapcsolatos különféle biztosítástípusokat (felelősségbiztosítás, baleset-biztosítás/életbiztosítás, poggyászbiztosítás) és az azokból eredő garanciákat és kötelezettségeket;
11. ismernie kell a közúti fuvarozással kapcsolatos elektronikus adattovábbítási alkalmazásokat.

A közúti árufuvarozás területén:

12. alkalmazni kell tudnia a közúti árufuvarozási szolgáltatások számlázásának rendszerét és ismernie kell az Incoterms jelentését és hatását;
13. ismernie kell a fuvarozási kiegészítő szolgáltatások különböző kategóriáit, azok szerepét, feladatait, és – ahol szükséges – jogállását;

A közúti személyszállítás területén

14. alkalmazni kell tudnia a tömegközlekedés és a magáncélú közlekedés díjait és árképzését szabályozó rendelkezéseket;
15. alkalmazni kell tudnia a közúti személyszállítási szolgáltatások számlázási tevékenységeit szabályozó rendelkezéseket.

**F. PIACRA JUTÁS**

A jelöltnek a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiak terén kell ismereteit bizonyítania:

1. ismernie kell az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti fuvarozási tevékenységre, a haszonjárműbérletre és az alvállalkozásba adásra vonatkozó szabályozást, és különösen a tevékenység hivatalos szervezetének, a szakma gyakorlása engedélyezésének, a közösségen belüli és kívüli közúti fuvarozási tevékenységek végzéséhez szükséges engedélyek, valamint az ellenőrzések és szankciók szabályait;
2. ismernie kell a közúti fuvarozási vállalkozások alapításának szabályait;
3. ismernie kell a közúti fuvarozási szolgáltatások végzéséhez szükséges dokumentumokat, és képesnek kell lennie ellenőrzési eljárások alkalmazására annak biztosítása érdekében, hogy minden egyes fuvar esetében, különösen a járművel, a jármű vezetőjével, a rakománnyal és a poggyással kapcsolatos megfelelő okmányok mind a járművön, mind a vállalkozás telephelyén meglegyenek;

A közúti árufuvarozás területén:

4. ismernie kell a közúti árufuvarozási szolgáltatások, rakománykezelés és a logisztika piacának szervezésével kapcsolatos szabályokat;
5. ismernie kell a határátlépés alaki követelményeit, a T-okmányok és a TIR-igazolványok szerepét és jelentőségét, valamint az ezek használatából eredő kötelezettségeket és felelősségeket.

Közúti személyszállítás

6. ismernie kell a közúti személyszállítási piac szervezésének szabályait;
7. ismernie kell a közúti személyszállítási szolgáltatások beindításának szabályait, valamint képesnek kell lennie szállítási tervek kidolgozására.

#### G. MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ÉS AZ ÜZEMELTETÉS MŰSZAKI SZEMPONTJAI

A jelöltnek a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiakról kell ismereteit bizonyítania:

1. ismernie kell a járművek tömegével és méreteivel kapcsolatosan a tagállamokban alkalmazott szabályokat, valamint az ilyen szabályok hatálya alá nem eső, a szokásostól eltérő jellemzőkkel rendelkező rakományok esetében követendő eljárásokat;
2. képesnek kell lennie a vállalkozás jellegének megfelelő járműtípus és annak megfelelő alkotóelemek (alváz, motor, erőátviteli rendszer, fékrendszer stb.) kiválasztására;
3. ismernie kell a járművek típusengedélyezésének, nyilvántartásba vételének és műszaki felügyeletének hivatalos eljárásait;
4. meg kell értenie, milyen intézkedéseket kell hoznia a zajcsökkentés és a motorok kipufogógázai által előidézett levegőszennyezés megakadályozása érdekében;
5. el kell tudnia készíteni a járművek és azok berendezései rendszeres karbantartásának tervét;

A közúti árufuvarozás területén:

6. ismernie kell a különféle rakománykezelő és rakodóeszközöket (hátfalak, konténerek, raklapok stb.), illetve képesnek kell lennie eljárások bevezetésére és utasítások kiadására a gépjárművek be- és kirakodásához (teherelosztás, halomba rakás, rakományelhelyezés, kitámasztás, lekötözés stb.);
7. ismernie kell a vasúti-közúti és a ro-ro kombinált fuvarozás különféle technikáit;
8. alkalmazni kell tudnia azokat az eljárásokat, amelyek a veszélyes áruk és hulladékok szállításával kapcsolatos szabályok betartását szolgálják, különös tekintettel a 94/55/EK irányelv <sup>(1)</sup>, a 96/35/EK irányelv <sup>(2)</sup> és a 259/93/EGK rendelet <sup>(3)</sup> előírásaira;
9. alkalmazni kell tudnia azokat az eljárásokat, amelyek a gyorsan romló élelmiszerek fuvarozására vonatkozó szabályok betartását szolgálják, különös tekintettel azokra, amelyek a gyorsan romló élelmiszerek nemzetközi szállításáról és az ilyen szállításához használt különleges szállítóeszközökről szóló megállapodásból (ATP) erednek;
10. tudnia kell alkalmazni azokat az eljárásokat, amelyek az élőállat-szállítással kapcsolatos szabályozás betartását szolgálják.

#### H. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A jelöltnek a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén különösen az alábbiakról kell ismereteit bizonyítania:

1. ismernie kell, hogy a gépjárművezetőknek milyen képesítő okmányokkal kell rendelkezniük (vezetői engedély, orvosi igazolás, alkalmassági bizonyítvány stb.);
2. meg kell tudnia tenni a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy a gépjárművezetők a különböző tagállamokban betartsák a közúti közlekedés szabályait, a hatályos tiltó és korlátozó rendelkezéseket (sebességkorlátozás, elsőbbségadás, megállási és várakozási tilalmak, fényszórók és lámpák, valamint közúti jelzések stb.);
3. össze kell tudnia állítani a gépjárművezetők számára azokat az utasításokat, amelyek alapján ellenőrizhetik a gépjármű, a berendezések és a rakományok állapota vonatkozásában a biztonsági követelmények betartását, illetve amelyek a defenzív vezetésre vonatkoznak;
4. képesnek kell lennie balesetek bekövetkezése esetén követendő eljárások kidolgozására és az újabb balesetek bekövetkezése vagy a közlekedés szabályainak súlyos megsértése elkerülése érdekében megfelelő intézkedések kidolgozására;
5. ismernie kell az áru biztonságos berakodására vonatkozó eljárásokat és a kapcsolódó technikákat;

A közúti személyszállítás területén:

6. alapfokon ismernie kell a tagállamok úthálózatát.

<sup>(1)</sup> A Tanács 94/55/EK irányelve (1994. november 21.) a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 319., 1994.12.12., 7. o.).

<sup>(2)</sup> A Tanács 96/35/EK irányelve (1996. június 3.) a veszélyes áruk közúti, vasúti vagy belvízi szállításánál alkalmazandó biztonsági tanácsadók kinevezéséről és szakmai képesítéséről (HL L 145., 1996.6.19., 10. o.).

<sup>(3)</sup> A Tanács 259/93/EGK Rendelete (1993. február 1.) az Európai Közösségen belüli, az oda irányuló és az onnan kifelé történő hulladékszállítás felügyeletéről és ellenőrzéséről (HL L 30., 1993.2.6., 1. o.).

## II. A VIZSGÁK SZERVEZÉSE

1. Annak megállapítása céljából, hogy a közúti fuvarozási szakmát gyakorolni kívánó jelentkezők rendelkeznek-e a szükséges ismeretekkel az I. részben felsorolt tárgykörök vonatkozásában és különösen képesek-e alkalmazni az azokkal kapcsolatos eszközöket és technikákat, valamint végrehajtani az előírt vezetői és koordinációs feladatokat, a tagállamoknak kötelező írásbeli vizsgát kell szervezni, amely szükség esetén szóbeli vizsgával is kiegészíthető.

a) A kötelező írásbeli vizsga az alábbi két részből áll:

- i. feleletválasztós (mindegyik kérdés legalább négy válaszlehetőséggel) vagy nyitott írásbeli kérdések, vagy a két rendszer kombinációja;
- ii. írásbeli feladatok/esettanulmányok.

Mindkét vizsgarész időtartama 2 óra.

- b) Ahol szóbeli vizsgákat is szerveznek, a tagállamok előírhatják, hogy szóbeli vizsgát csak sikeres írásbeli vizsgát követően lehet tenni.
2. Amennyiben a tagállamok szóbeli vizsgát is szerveznek, elő kell írniuk, hogy mindhárom vizsgarész minimálisan 25 %-os, maximálisan 40 %-os súlyozású legyen az összpontszám vonatkozásában.

Amennyiben a tagállamok csak írásbeli vizsgát szerveznek, elő kell írniuk, hogy a vizsgarészek minimálisan 40 %-os, maximálisan 60 %-os súlyozásúak legyenek az összpontszám vonatkozásában.

3. Az összes vizsgarész vonatkozásában a jelentkezőknek az összpontszám legalább 60 %-át és minden vizsgarészben legalább a megkapható pontok 50 %-át meg kell szerezniük. A tagállam egyetlen vizsgarész esetében a százalékpontot 50-ről 40-re csökkentheti.
-

## II. MELLÉKLET

**SZAKMAI ALKALMASSÁGOT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY BIZTONSÁGI JELLEMZŐI**

A bizonyítványnak az alábbi biztonsági jellemzők közül legalább kettővel rendelkeznie kell:

- hologram;
  - UV-fényben láthatóvá váló különleges rostok a papírban;
  - legalább egy mikronyomtatásos vonal (csak nagyítóüveggel látható nyomtatás, amelyet a fénymásoló gép nem ad vissza);
  - tapintható karakterek, szimbólumok vagy minták;
  - kettős számozás: sorszám és kibocsátási szám;
  - biztonsági alnyomat vékony vonalakkból álló gilosmintával és írisznyomtatással.
-

## III. MELLÉKLET

## SZAKMAI ALKALMASSÁGOT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY MINTA

## EURÓPAI KÖZÖSSÉG

(Színes vastag pantone világosbarna papír – DIN A4 formátumú cellulóz papír, legalább 100 g/m<sup>2</sup>)

(Szöveg a bizonyítványt kiállító tagállam hivatalos nyelvén/nyelvein, illetve egyik hivatalos nyelvén)

Az érintett tagállam megkülönböztető jelzése <sup>(1)</sup>

A felhatalmazott hatóság vagy szerv <sup>(2)</sup> megnevezése

KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI [SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI] <sup>(3)</sup>  
SZAKMAI ALKALMASSÁGOT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY

Bizonyítvány száma: ...

Mi, .....

ezennel igazoljuk, hogy <sup>(4)</sup>

aki ..... helységben .....

-án/-én született, a közúti áru fuvarozási [személyszállítási] <sup>(5)</sup> szakmai alkalmasság megszerzése érdekében sikeresen teljesítette a vizsgát (év: .....; vizsga helye: .....). <sup>(6)</sup> a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról szóló, ...-i .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerint.

Ez a bizonyítvány .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 21. cikke említett szakmai alkalmasság kielégítő bizonyítéka.

Kiállítás helye: ....., ideje: ..... <sup>(7)</sup>

<sup>(1)</sup> Az állam megkülönböztető jelzése: (B) Belgium, (BG) Bulgária, (CZ) Cseh Köztársaság, (DK) Dánia, (D) Németország, (EST) Észtország, (GR) Görögország, (E) Spanyolország, (F) Franciaország, (IRL) Írország, (I) Olaszország, (CY) Ciprus, (LV) Lettország, (LT) Litvánia, (L) Luxemburg, (H) Magyarország, (M) Málta, (NL) Hollandia, (A) Ausztria, (PL) Lengyelország, (P) Portugália, (RO) Románia, (SLO) Szlovénia, (SK) Szlovákia, (FIN) Finnország, (S) Svédország, (UK) Egyesült Királyság.

<sup>(2)</sup> Az Európai Közösség egyes tagállamai által erre a célra előzetesen kijelölt hatóság vagy szerv, amely kiállítja ezt a bizonyítványt.

<sup>(3)</sup> A nem kívánt rész törlendő.

<sup>(4)</sup> Vezetéknév, utónév, születési hely és idő.

<sup>(5)</sup> A nem kívánt rész törlendő.

<sup>(6)</sup> A vizsga azonosításának adatai.

<sup>(7)</sup> A bizonyítványt kiállító felhatalmazott hatóság vagy szerv bélyegzője és aláírása.

## IV. MELLÉKLET

**A LEGSÚLYOSABB JOGSÉRTÉSEK A 6. CIKK (2) BEKEZDÉSÉNEK A) PONTJA ALKALMAZÁSÁBAN**

1. a) A hatnapos vagy kéthetes maximális vezetési idők határértékének legalább 25 %-kal való túllépése.  
b) A napi munkaidő folyamán a maximális napi vezetési idő legalább 50 %-kal való túllépése – szünet tartása vagy legalább 4,5 órás, megszakításatlan pihenőidő nélkül.
  2. Felszerelt menetíró készülék és/vagy sebességkorlátozó készülék hiánya, vagy olyan, csalásra alkalmas készülék használata, amely lehetővé teszi a menetíró készülék és/vagy a sebességkorlátozó készülék által rögzített adatok módosítását, illetve az adatrögzítő lapok vagy a menetíró készülékből és/vagy a járművezetői kártyáról letöltött adatok meghamisítását.
  3. Érvényes műszaki vizsgálat nélkül – amennyiben a közösségi jogszabályok alapján ilyen dokumentum szükséges – és/vagy többek között a fékrendszer, a kormányberendezés, a keréktárcsák/gumiabroncsok, a felfüggesztés vagy az alváz olyan súlyos hibájával történő vezetés, amely a közúti biztonság szempontjából olyan közvetlen veszélyt jelent, hogy az a jármű leállítására vonatkozó határozatot eredményez.
  4. Olyan veszélyes áru szállítása, amelynek szállítása tilos, vagy veszélyes áru tiltott vagy nem jóváhagyott tároló-eszközben történő szállítása, vagy a veszélyes áru anélkül történő szállítása, hogy azt a járművön veszélyes áruként jelöljék, és ezáltal olyan mértékű életveszély okozása vagy a környezet olyan mértékű veszélyeztetése, hogy az a jármű leállítására vonatkozó határozatot eredményez.
  5. Személy- vagy áruszállítás érvényes vezetői engedély birtoklása nélkül vagy olyan vállalkozás által, amely nem rendelkezik közösségi engedéllyel.
  6. Hamisított, nem a vezető tulajdonát képező vagy hamis nyilatkozatok és/vagy hamisított okmányok alapján szerzett vezetői engedélyt használó vezető.
  7. A legnagyobb megengedett tömeg legalább 20 %-át túllépő áruszállítás olyan járművek esetében, amelyek legnagyobb megengedett tömege meghaladja a 12 tonnát, és a legnagyobb megengedett tömeg legalább 25 %-át túllépő áruszállítás olyan járművek esetében, amelyek legnagyobb megengedett tömege nem haladja meg a 12 tonnát.
-

## A TANÁCS INDOKOLÁSA

### I. BEVEZETÉS

A Bizottság az ún. „közúti csomag”-ot <sup>(1)</sup> alkotó három javaslat egyikeként 2007. május 25-én előterjesztette a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatot.

Az Európai Parlament 2008. május 21-én megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét.

A Tanács 2009. január 9-én a Szerződés 251. cikkének megfelelően elfogadta közös álláspontját.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt a Bizottság javaslatairól.

### II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

#### 1. Általános megjegyzések

Az Európai Tanács 2007. tavaszi ülésén elfogadott, a közlekedési ágazatnak a lisszaboni stratégia teljesítéséhez való hozzájárulásáról szóló következtetéseket követően a Bizottság úgy határozott, hogy a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának feltételeire, a nemzetközi áru fuvarozási piacához való hozzáférésre, valamint az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférésre vonatkozó meglévő jogi keret felülvizsgálatára irányuló javaslatokat nyújt be, többek között annak biztosítása érdekében, hogy az adminisztratív terhek megfelelőek és arányosak legyenek. Együttesen az új javaslatok célja a közúti fuvarozókra és a közúti fuvarozói piacához való hozzáférésre vonatkozó rendelkezések korszerűsítése, felváltása és egyesítése.

A közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslat célja az, hogy egységes és végrehajtható rendelkezéseket vezessen be a közúti fuvarozó szakma gyakorlásának lehetőségére vonatkozóan. A javaslat hozzájárul továbbá a lisszaboni stratégia céljainak eléréséhez, mivel tisztességesebb versenyhelyzetet és az ügyfelek szempontjából nagyobb átláthatóságot teremt a közúti szállításban. Végeredményben pedig hatékonyabb és jobb minőségű szállítási szolgáltatásokat idéz elő. Figyelembe véve a közúti szállítás uralkodó szerepét az iparág termelési és forgalmazási rendszerében, az új rendelet erősíti az Unió versenyképességét.

#### 2. Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések

##### i. Tárgy, hatály és fogalommeghatározások

A Tanács nagy vonalakban a bizottsági javaslatot követi a jogi rendelkezések pontosítása és racionalizálása érdekében. A Tanács azonban meghatározta, hogy ez a rendelet nem alkalmazandó az olyan közúti személyszállítási szolgáltatásokra, amelyek nem kereskedelmi célúak vagy amelyeket térítésmentesen végeznek, sem a közúti fuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozásokra, amelyek a közúti fuvarozást kizárólag 40 km/h-nál nagyobb haladási sebességre nem képes gépjárművekkel végzik. Az utóbbi mentességet az Európai Parlament is javasolta. A közös álláspont továbbá előírja, hogy a tagállamok mentesíthetik e rendelet hatálya alól azokat a kizárólag belföldi fuvarozással foglalkozó közúti fuvarozókat, amelyek csak csekély hatással vannak a fuvarozási piacra a fuvarozott termékek jellege vagy a fuvarozás kis távolsága miatt.

Az Európai Parlament nagy vonalakban a bizottsági javaslatot követte.

##### ii. Szállításszervező

A bizottsági javaslat meghatározza a szükséges szakmai alkalmassággal bíró személy (az ún. szállításszervező) és azon vállalkozás kapcsolatát, amelynek a szállítási tevékenységét irányítja. E személy a díjazását álló vállalkozás alkalmazottja.

<sup>(1)</sup> A másik két jogalkotási javaslat a következőkre vonatkozik:

- Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a nemzetközi közúti áru fuvarozási piacához való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás)
- Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás).

Mivel e személy a vállalkozás szállítási tevékenységének tényleges és állandó irányítója, vállalnia kell döntéseinek következményeit, és ennek megfelelően felelős az irányítása alatt álló tevékenységek keretében elkövetett jogsértésekért. Ez a felelősség e rendelet alkalmazásában értendő, ami viszont nem sérti az egyes tagállamok nemzeti jogszabályainak szintjén meghatározott saját büntetőjogi vagy pénzügyi felelősségeket. A rendelet kiterjed a magánvállalkozóknak fenntartott azon lehetőségre, hogy – különösen az őket rakománnyal ellátó nagyobb fuvarozókkal szembeni függetlenségük megőrzése és az álfüggetlen alkalmazásoktól való védelmük érdekében – más („külső”) szállításszervezőhöz fordulhassanak a szükséges képesítés megszerzéséhez.

A Tanács általánosságban a bizottsági javaslatot követi. A közös álláspont azonban egyértelművé teszi a „belső” és a „külső” szállításszervező közötti különbségeket, különösen azáltal, hogy a szállításszervezőként való működés tekintetében eltérő követelményeket állapít meg, például a Közösségben lakóhellyel rendelkezés feltételét. A külső szállításszervező a vállalkozás által kijelölt független személy, aki szállításszervezőként irányítja a vállalkozás fuvarozói tevékenységét; mint például a gépjárművek karbantartásának irányítását, a szállítmányozási szerződések és dokumentumok ellenőrzését, az alapszintű könyvelést, a rakományok vagy szolgáltatások vezetőkhöz és gépjárművekhez rendelését és a biztonsági eljárások ellenőrzését. A külső szervező legfeljebb négy különböző vállalkozás legfeljebb összesen ötven gépjárművel végzett szállítási műveletét irányíthatja. A tagállamok ezzel összefüggésben úgy határozhatnak, hogy csökkentik a szállításszervező által irányítható vállalkozások számát és/vagy a járművek teljes számát. A közös álláspont továbbá előírja, hogy a tagállamok megtilthatják vagy korlátozhatják azt, hogy a belső szállításszervezők egy másik vállalkozás külső szállításszervezőiként kapjanak felhatalmazást.

Az Európai Parlament is hűen követte a bizottsági javaslatot. A Tanácshoz hasonlóan azonban a Parlament is pontosította a fuvarozási vállalkozások és a (belső) szállításszervezők közötti valódi kapcsolatot. A külső szállításszervező tekintetében az Európai Parlament azt javasolta, hogy a nemzeti illetékes hatóság határozza meg a szállításszervező által kezelendő maximális járműmennyiséget.

#### iii. A székhely követelményével kapcsolatos feltételek

A Bizottság javaslata közös szabályokat rögzít annak érdekében, hogy kizárólag a valós és állandó telephellyel rendelkező vállalkozások kaphassanak engedélyt a szakma gyakorlására. A cél az, hogy minden vállalkozásra ugyanazt a felügyeleti szintet alkalmazzák, és hogy elkerülhető legyen, hogy némely vállalkozás kiessék a székhelyéhez tartozó tagállam hatóságainak felügyeleti köréből. Azt is meghatározzák továbbá, hogy az állandó és valós székhely irodát, bejegyzett járműveket és telephelyet jelent.

A Tanács a bizottsági javaslatot követi, kivéve a székhely járműveinek rendszeres parkolására szolgáló megfelelő számú helyre vonatkozó a követelményt, amelyet töröltek.

Az Európai Parlament nagy vonalakban a bizottsági megközelítést követte.

#### iv. A jó hírnév követelményével kapcsolatos feltételek

A bizottsági javaslat magában foglalja a közösségi szabályok súlyos megsértéseinek listáját, amelyek a jó hírnév elvesztéséhez vezethetnek akkor is, ha a súlyos jogsértést más tagállamban követték el. A javaslat aláhúzza, hogy az ismétlődő kisebb jogsértések egy ponton túl szintén súlyosaknak minősülhetnek. Ez a Bizottságot végrehajtó hatalommal ruházza fel arra, hogy összeállítsa a jogsértések listáját, amely előfeltétele minden szervezett információcserének a tagállamok között, illetve azon egységes küszöbök meghatározásának, amelyek átlépése engedélybevonáshoz vezet.

A Tanács hűen követi a bizottsági javaslatot. A Tanács mindamellett törölte a kisebb, de több alkalommal megismételt jogsértésekre való utalást, és beillesztette állatok szállítását, mint egy olyan követelményt, amelyet a szállításszervezőnek vagy a vállalkozásnak tiszteletben kell tartania. A Tanács továbbá pontosítja a III. mellékletben szereplő, legsúlyosabb jogsértéseket követő eljárást, amely vonatkozásában a Tanács törölte a komitológiai eljárás keretében történő elfogadás lehetőségét. A közös álláspont ezzel összefüggésben mérlegelési jogkört biztosít az illetékes hatóságoknak annak meghatározására, hogy a legsúlyosabb jogsértés esetén a jó hírnév elvesztése aránytalan válaszreakció lenne-e egy-egy konkrét esetben.

Az Európai Parlament nagy vonalakban a bizottsági javaslatot követte. Az Európai Parlament mindamellett a Tanácshoz hasonlóan törölte a kisebb, de több alkalommal megismételt jogsértésekre való utalást. Az Európai Parlament ezenkívül 2010. január 1-jét határozza meg a Bizottság számára határidőként a közösségi jogszabályok azon megsértéseinek kategóriáit, típusait és súlyossági fokát meghatározó jegyzék elfogadására, amelyek a jó hírnév elvesztését eredményezhetik.

v. *Új mutatók a vállalkozások anyagi helyzetének mérésére*

A Bizottság pontosabb mutatókat vezet be a vállalkozások pénzügyi helyzetének mérésére. Két lehetőség közül választhatnak a vállalkozások és a tagállamok: a vállalkozás éves beszámolója alapján felállított forgóeszközök vagy gyors arány (a negyedik számvetési irányelv terminológiája szerint) betart bizonyos határokat, vagy a vállalkozás bankgaranciával igazolja pénzügyi helyzetét. A javasolt pénzügyi mutatók általánosan használhatók a tartozásaikat rövid távon rendezni köteles vállalkozások helyzetének felmérését szolgáló pénzügyi elemzéseknél.

A Tanács törölte a „gyors arány”-ra való utalást, azonban helyette biztosította a fuvarozónak azt a lehetőséget, hogy egy vagy több bank vagy más pénzügyi szervezet – a biztosítótársaságokat is beleértve – igazolásával, például szakmai felelősségbiztosítással igazolja pénzügyi helyzetét.

Az Európai Parlament is úgy határozott, hogy törli a „gyors arány”-ra való utalást, és megengedi, hogy a biztosítást a vállalkozás pénzügyi helyzetére vonatkozó igazolásnak tekinthessék. Az Európai Parlament ezenkívül azt javasolta, hogy a tőkét hitelesített kereskedelmi mérleggel vagy adóügyi célokra szolgáló eredmény-kimutatással kelljen bizonyítani. A közúti fuvarozói szakmát első alkalommal gyakorolni kívánó jelentkezőknek hitelesített nyitómérleget kell benyújtaniuk. Az Európai Parlament végül azt javasolta, hogy az árfolyamok közötti átváltási árfolyamot – az öt évenkénti rendszeresség helyett – évente határozzák meg.

vi. *A szakmai alkalmasság követelményével kapcsolatos feltételek*

A Bizottság javaslata képzésből és ahhoz kapcsolódó kötelező vizsgából álló egységes megközelítést vezet be minden jelölt szakmai alkalmasságának vizsgálatára; ez a szakmai gyakorlattal és az oklevéllel rendelkező jelöltekre is érvényes. A cikk ezenkívül előírja a vizsgaközpontok és képzési központok hitelesítésének minimális rendszerét, illetve támogatja a tagállamok közötti tapasztalatcserét. Végül pedig megszűnik a tagállamok azon lehetősége, hogy a nemzetközi vagy nem nemzetközi szállítás függvényében különböző képzettségi szinteket állapítsanak meg.

A Tanács törölte a szállítószervezővé válást megelőző kötelező képzéshez kapcsolódó rendelkezést. A Tanács közös álláspontja továbbá előirányozza, hogy a tagállamok mentesíthetik a vizsga bizonyos részeit alól az adott tagállamban kibocsátott bizonyos felsőfokú képesítések és műszaki képesítések birtokosait, valamint az adott tagállamon belüli fuvarozásra érvényes, szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványok birtokosait. A Tanács végzetül bevezette azt a lehetőséget, hogy a tagállamok mentesítik a vizsgakötelezettség alól azokat a személyeket, akik valamely tagállamban tizenöt évig folyamatosan a közúti áru fuvarozói szakmában vagy a közúti személyszállítói szakmában folytattak vezetői szintű tevékenységet.

Az Európai Parlament is úgy határozott, hogy elhagyja a kötelező képzésre vonatkozó rendelkezést, azonban ehelyett biztosította a tagállamoknak azt a lehetőséget, hogy ösztönözzék a szállítószervezők rendszeres képzését. Az Európai Parlament azt a rendelkezést is elfogadta, amely szerint a tagállamok mentesíthetik a vizsgakövetelmény alól azokat a személyeket, akik legalább tízéves, folyamatos vezetői szintű közúti fuvarozási vállalkozási gyakorlatot tudnak felmutatni. Az Európai Parlament a visszaélések – például a vizsgaturizmus – elkerülése érdekében arról is rendelkezik, hogy az érintett személyek a vizsgát csak a lakóhelyük szerinti tagállamban tehessek le. Azt is javasolják ezenfelül, hogy a szállítószervező-jelöltek képzését és vizsgáztatását végző szervek akkreditálására vonatkozó kritériumok kölcsönösen összeegyeztethetőek legyenek. Az Európai Parlament végzetül bevezette azt a követelményt a szállítószervezők számára, hogy öt éves szakmai távollét után frissítő képzésben kell részt venniük.

vii. *Engedélyezés és felügyelet*

A bizottsági javaslat egyértelművé teszi és megerősíti a tagállamok által kijelölt hatóságok azon feladatát, hogy ellenőrizzék, hogy a vállalkozások betartják-e a rendeletben előírt feltételeket. A javaslat egységes elveket is bevezet oly módon, hogy biztosított legyen az átláthatóság, az összevethetőség, végeredményben pedig a szabályok hitelessége a szakmához való hozzáférés területén. A javaslat továbbá ekképpen meghatározza a hatóságok számára az ügyek átvizsgálására előírt határidőket, továbbá a vállalkozások helyzetének rendezésére a szankciók foganatosítása előtt rendelkezésre álló időt. A javaslat kötelezi az illetékes hatóságokat arra, hogy figyelmeztessék azon vállalkozásokat, amelyek várhatóan nem fognak a későbbiekben megfelelni a rendelet feltételeinek. A javaslat felállítja az adminisztratív szankciók sorát az engedély részleges bevonásától a szállítószervező kizárásáig. Az ellenőrzést illetően a javaslat olyan célzott ellenőrzéseket ír elő, amelyeket a tagállamok a jelenlegi öt évenkénti ellenőrzéseknél gyakrabban végeznek.

A Tanács – amellyel, hogy elvben követi a Bizottság javaslatát, – úgy határozott, hogy rendelkezéseket vezet be a szabályozó elvek racionalizálása és egyszerűsítése érdekében. A tagállamok a csak nemzeti szállítási szolgáltatásokat ellátó vállalkozások számára különböző engedélyeket adhatnak ki. A tagállamok lerövidíthetik azt a határidőt, amelyen belül a vállalkozásoknak tájékoztatást kell adniuk az engedélykérelmekhez használt adatok megváltozásával kapcsolatban. A tagállamoknak továbbá lehetőségük van arra, hogy meghosszabbítsák az engedélykérelmek elbírálására rendelkezésre álló határidőt. Az illetékes hatóság kételyek felmerülése esetén 2012. december 31-ig ellenőrzi, hogy a szállításszervezőt nem nyilvántartották-e valamely tagállamban a vállalkozás fuvarozási tevékenységének irányítására alkalmatlannak, míg az illetékes hatóság 2013. január 1. után mindezt a nemzeti elektronikus nyilvántartáson keresztül teszi. A közös álláspont emellett beépíti azt a megközelítést is, amely szerint a vállalkozások ellenőrzésének rendszerességét a technikai fejlődésnek megfelelően kell kiigazítani. A tagállamok 2015-ig kötelesek legalább ötévente ellenőrzést végezni, 2015. után azonban az ellenőrzésekre a kockázatosztályozási rendszer alapján kerül sor.

Az Európai Parlament is bevezetett a Bizottság javaslatára vonatkozóan néhány módosítást. 2012. január 1-jétől kételyek felmerülése esetén az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy a szállításszervezőt nem nyilvántartották-e valamely tagállamban a vállalkozás fuvarozási tevékenységének irányítására alkalmatlannak. Az ellenőrzések rendszerességét illetően a Bizottság az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően módosíthatja a rendszeres ellenőrzésekre előírt, ötéves időtartamot. A tagállamoknak továbbá módjukban áll a képzés és vizsga teljesítésének előírása olyan vállalkozások szállításszervezői számára, amelyek engedélyt felfüggesztettek vagy visszavontak. Végül a Parlament pontosítja, hogy a szankciókat csak akkor kell alkalmazni a szállításszervezőkre, ha valóban felelősek az egyes jogsértésekért.

#### viii. A nemzeti elektronikus nyilvántartások

A bizottsági javaslat előírja, hogy minden tagállam hozza létre a fuvarozó vállalkozások – 2010 végéig európai szinten összekapcsolandó – elektronikus nyilvántartását. A javaslat emellett előírja az információcserét célzó nemzeti kapcsolattartó pontok kijelölését, valamint bizonyos követendő eljárásokat.

A Tanács elvben követi a Bizottság javaslatát a nemzeti elektronikus nyilvántartások létrehozása vonatkozásában. Néhány kiegészítő rendelkezést illeszt be mindamellett. A Bizottságnak 2009. június 1-jéig a nyilvántartások struktúrájára vonatkozó iránymutatásokat kell kiadnia. A tagállamoknak e rendelet hatálybalépésének időpontjától számított 24 hónapon – azaz a rendelet kihirdetését követő 20 napon belül – létre kell hozniuk nemzeti nyilvántartásukat. A nemzeti nyilvántartások összekapcsolását 2012. december 31-ig kell végrehajtani. A tagállamoknak a súlyos jogsértéseket csak 2016-tól kezdődően kell bevezetniük nemzeti nyilvántartásukba. Ezen túlmenően a komitológiai eljárás keretében valamennyi meghatározott határidő módosítható és (adott esetben) törölhető. A Bizottság végül felkérést kap arra, hogy jelentésében tekintse át a nemzeti elektronikus nyilvántartások elemeinek működését.

A Parlament azt javasolja, hogy a nemzeti elektronikus nyilvántartásokban hozzanak létre külön nyilvános és személyes felületet. Az utóbbi csak az illetékes hatóságok számára, meghatározott feltételek mellett lenne hozzáférhető (azaz a közúti fuvarozás vonatkozásában meghatározott hatáskörrel rendelkező hatóságok, valamint a hatóságok felelős tisztviselői számára). A Parlament emellett javasolja, hogy hozzák létre a szállításszervezők nyilvántartását. Míg a Parlament kéri a letelepedés szerinti tagállamon kívül működő járművek forgalmi rendszámának nyilvántartásba vételét is, a Tanács közös álláspontja szerint a Bizottság 2009-ben ajánlást terjeszthet elő a járművek forgalmi rendszámának nyilvántartásba vételére vonatkozóan. Az Európai Parlament azt javasolta végül, hogy az illetékes hatóság legyen felelős az elektronikus nyilvántartás frissítéséért és karbantartásáért.

### 3. Egyéb szakpolitikai kérdések

A Tanács úgy határozott, hogy a „büntetés” kifejezés helyett a „szankció” kifejezést kell alkalmazni.

A Tanács úgy határozott, hogy törli az előzetesen szerzett jogokra vonatkozó rendelkezéseket, amelyek szerint a szakmai alkalmasság bizonyítási kötelezettsége alól mentességet kapnak azok a vállalkozások, amelyek igazolják, hogy valamely tagállamban bizonyos időpontok előtt a tagállam nemzeti jogszabályai alapján rendelkeztek a közúti áru fuvarozói vagy adott esetben a közúti személyszállítói szakma gyakorlására jogosító engedéllyel.

A Tanács az adminisztratív terhek csökkentése érdekében módosította a jelentéstételi kötelezettségre vonatkozó rendelkezéseket.

A Tanács közös álláspontja értelmében a rendeletet hatálybalépését követően (18 hónap helyett) 24 hónapig kell alkalmazni.

A Tanács úgy határozott, hogy a II. mellékletet pontosítja biztonsági jellemzők megadásával, amelyek közül legalább kettőt be kell illeszteni a dokumentumokba.

A Tanács létrehozta a legsúlyosabb jogsértéseket tartalmazó III. mellékletet.

#### 4. Az Európai Parlament által elfogadott egyéb módosítások

A közös állásponthoz nem szereplő további módosítások az alábbiakhoz kapcsolódnak:

- a biztonságos adathordozók – mint a telephelyre vonatkozó követelményhez kapcsolódó feltétel – említése;
- az adott tagállam kötelezése arra, hogy tájékoztassa a Bizottságot azon bizonyítványokról, amelyeket elismer a szakmai alkalmasság bizonyítékként,
- az adatok archiválásának és az adatvédelemnek olyan közösségi szabályokként való említése, amelyek be nem tartása a szállításszervező jó hírét megkérdőjelezheti;
- a szakmai alkalmassági bizonyítvány jogi személyekre való átruházásának tilalmára vonatkozó utalás;
- a szállításszervező helyettesítésére a vállalkozás számára biztosított határidő lerövidítése;
- a nemzeti nyilvántartások összekapcsolásának ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás keretében történő elhalasztására vonatkozó lehetőség törlése;
- annak a határidőnek a lerövidítése, amely a vállalkozásnak tényleges és állandó telephelye felmutatására rendelkezésre áll;
- a taxiknak a rendelet hatálya alá vonása lehetőségére vonatkozó tanulmány kérése;
- a rendelet 2009. június 1-jei hatálybalépésének javasolt időpontja.

### III. ÖSSZEGZÉS

A Tanács közös álláspontja kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát, és az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy e közös álláspont a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.

---

**6/2009/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT**

a Tanács által 2009. január 9-én elfogadva

**az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól  
szóló európai parlamenti és tanácsi rendelete elfogadása céljából (átdolgozás)**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/C 62 E/02)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) Az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> és a valamely tagállamban nem honos fuvarozók számára a belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás feltételeinek megállapításáról szóló, 1997. december 11-i 12/98/EK tanácsi rendelet <sup>(4)</sup> számos jelentős változtatásra szorul. Az érthetőség és egyszerűsítés érdekében ezeket a rendeleteket át kell dolgozni és egy egységes rendeletbe kell foglalni.
- (2) A közös közlekedéspolitikáé bevezetése többek között a nemzetközi közúti személyszállításra vonatkozó közös szabályok, valamint a valamely tagállamban nem honos fuvarozók számára a belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás feltételeinek megállapítását is jelenti.
- (3) E rendeletet a Közösség területén végzett minden nemzetközi fuvarozásra alkalmazni kell annak érdekében, hogy a nemzetközi személyszállítást végző buszjáratok közösségszerte egységes szabályozási keretek között működhessenek. A tagállamokból harmadik országokba irányuló fuvarozást még mindig többnyire a tagállam és az adott harmadik ország közötti kétoldalú szerződések szabályozzák. Ezért ez a rendelet nem vonatkozik az utazás

azon részére, amely a felszállás vagy a leszállás szerinti tagállam területére esik, ameddig a Közösség és az érintett harmadik állam nem kötötte meg a szükséges megállapodást. Alkalmazandó azonban a tranzittagállamokon belül.

- (4) A szolgáltatásnyújtás szabadsága a közös közlekedéspolitikáé egyik alapelve, amely biztosítja, hogy bármely tagállam fuvarozója állampolgárságán vagy letelepedésének helyén alapuló megkülönböztetés nélkül hozzáférhessen a nemzetközi fuvarozási piacokhoz.
- (5) Az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás biztosítása közösségi engedély birtoklásához kötött. A fuvarozókat kötelezni kell arra, hogy minden egyes járművükön tartsanak egy példányt a közösségi engedély hiteles másolatából annak érdekében, hogy segítsék a végrehajtó hatóságok által végzett hatékony ellenőrzést, különösen a fuvarozó székhelye szerinti tagállamon kívül végzett ellenőrzéseket. Meg kell határozni a közösségi engedélyek kiadásának és visszavonásának feltételeit, érvényességi idejét és használatának részletes szabályait. Meg kell állapítani továbbá a közösségi engedély és azok hiteles másolatainak formátumára és egyéb jellemzőire vonatkozó részletes előírásokat.
- (6) A piaci igények kielégítése céljából – bizonyos feltételek mellett – rugalmas rendszert kell biztosítani a menetrend szerinti külön célú járatok és egyes különjáratok tekintetében.
- (7) A menetrend szerinti járatok engedélyezésére vonatkozó szabályozás fenntartása mellett bizonyos szabályokat – különösen az engedélyezési eljárásra vonatkozóan – módosítani kell.
- (8) Az engedélyeket ezentúl az engedélyezési eljárást követően meg kell adni, kivéve, ha a kérelem elutasítására a kérelmezőhöz kapcsolódó, egyértelmű indokok állnak fenn. Areleváns piachoz kapcsolódó elutasítás alapjául az az indok szolgálhat, hogy a kérelmezett szolgáltatás súlyosan veszélyeztetné az érintett közvetlen szakaszokon egy vagy több közszolgáltatási szerződés keretében működtetett hasonló szolgáltatás fennmaradását, vagy hogy a szolgáltatás fő célja nem az, hogy különböző tagállamok területén található megállóhelyek között utasokat fuvarozzon.

<sup>(1)</sup> HL C 10., 2008.1.15., 44. o.<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2008. június 5-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2009. január 9-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács ...-i határozata.<sup>(3)</sup> HL L 74., 1992.3.20., 1. o.<sup>(4)</sup> HL L 4., 1998.1.8., 4. o.

- (9) A nem honos fuvarozók számára engedélyezni kell belföldi közúti személyszállítási szolgáltatások nyújtását, az egyes szállítási módokra jellemző sajátosságok figyelembevételével. Amennyiben ilyen kabotázsművelet végzésére kerül sor, arra vonatkoztatni kell az olyan közösségi jogszabályokat – mint például a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> –, valamint a fogadó tagállamban a meghatározott területeken hatályos nemzeti jogot.
- (10) A munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló, 1996. december 16-i 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> rendelkezései alkalmazandók a kabotázsműveletet végző közlekedési vállalkozásokra.
- (11) A menetrend szerinti járatok esetén a nem honos fuvarozók szolgáltatása bizonyos feltételekkel, különösen a fogadó tagállamban hatályos jogszabályok betartása mellett – a városi és az elővárosi járatok kizárásával – nemzetközi menetrend szerinti járat keretében engedhető meg.
- (12) A tagállamoknak kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk egymásnak e rendelet megfelelő alkalmazása érdekében.
- (13) A közigazgatási alaki követelményeket – amennyire csak lehet – az e rendelet megfelelő alkalmazását és tényleges végrehajtását biztosító ellenőrzésekről és szankciókról való lemondás nélkül egyszerűsíteni kell. Ennek érdekében egyértelművé kell tenni és meg kell erősíteni a közösségi engedély visszavonásának jelenlegi szabályait. A jelenlegi szabályokat oly módon kell kiigazítani, hogy lehetővé tegyék a székhelytől eltérő tagállamban elkövetett súlyos jogsértések szankcionálását. A szankciók nem lehetnek diszkriminatív jellegűek, és arányban kell állniuk a jogsértés súlyával. Biztosítani kell a fellebbezés lehetőségét bármilyen megállapított szankcióellen.
- (14) A tagállamok minden, a fuvarozóknak betudható és súlyos szankcióval sújtott jogsértését bevezetik a nemzeti elektronikus nyilvántartásukba.
- (15) A nemzeti hatóságok közötti információcsere elősegítése és javítása érdekében a tagállamoknak a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról szóló, ...-i .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján létrehozott nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül meg kell osztaniuk egymással a vonatkozó információkat <sup>(3)</sup>.
- (16) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(4)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (17) Különösen e rendelet I. mellékletének a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítására vonatkozó hatáskört kell a Bizottságra ruházni. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében előírt, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.
- (18) A tagállamoknak meg kell hozniuk az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket, különösen a hatáskör, arányos és visszatartó erejű szankciókat illetően.
- (19) Mivel a tervezett intézkedés célját, nevezetesen a nemzetközi személyszállítást végző buszjáratok közösségszerte egységes szabályozási keretének biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés léptéke és hatásai miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

## ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

### 1. cikk

### Hatály

(1) Ezt a rendeletet a autóbusszal végzett nemzetközi személyszállításra kell alkalmazni, amelyet valamely tagállamban annak joga szerint letelepedett, ellenszolgáltatás fejében fuvarozó vagy saját számlás fuvarozók a fenti tagállamban bejegyzett, kialakításuknál és felszereltségüknek fogva – a járművezetőt is beleértve – kilencnél több személy fuvarozására tervezett és arra alkalmas járművel biztosítanak, illetve akkor kell alkalmazni, ha a fenti járművek az ilyen személyszállítással kapcsolatban üresen közlekednek.

<sup>(1)</sup> HLL 102., 2006.4.11., 1. o.

<sup>(2)</sup> HLL 18., 1997.1.21., 1. o.

<sup>(3)</sup> HLL ...

<sup>(4)</sup> HLL 184., 1999.7.17., 23. o.

A rendelet alkalmazását nem érinti a jármű cseréje, vagy ha a személyszállítást amiatt szakítják meg, hogy az utazás egy részét más szállítóeszközzel tegyék meg.

(2) Valamely tagállamból egy harmadik országba és vissza történő személyszállítás esetén e rendeletet az utazás azon részére kell alkalmazni, amely során a jármű egy tagállam területén halad át. Nem kell alkalmazni az utazás azon részére, amely a felszállás vagy a leszállás szerinti tagállam területére esik, amíg a Közösség és az érintett harmadik állam nem kötötte meg az ehhez szükséges megállapodást.

(3) A (2) bekezdésében említett megállapodások megkötéséig e rendelet nem érinti a tagállamok és az érintett harmadik országok között megkötött kétoldalú megállapodásoknak a tagállamok és a harmadik országok közötti személyszállításra vonatkozó rendelkezéseit.

(4) Ezt a rendeletet az V. fejezetnek megfelelően alkalmazni kell az ideiglenesen, ellenszolgáltatás fejében belföldi közúti személyszállítási szolgáltatást végző, az adott tagállamban nem honos fuvarozókra.

## 2. cikk

### Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

#### 1. „nemzetközi fuvarozás”:

- a) járművel végrehajtott olyan utazás, amelynek kiindulópontja és érkezési pontja két különböző tagállam területén található, függetlenül attól, hogy áthalad-e egy vagy több tagállam vagy harmadik ország területén;
- b) járművel végrehajtott olyan utazás, amelynek kiindulópontja és érkezési pontja egyazon tagállam területén található, és melynek során egy másik tagállam vagy egy harmadik ország területén utasok szállnak fel vagy le;

c) járművel végrehajtott utazás egy tagállamból egy harmadik ország területére, illetve fordítva, függetlenül attól, hogy áthalad-e egy vagy több tagállam vagy harmadik ország területén; vagy

d) harmadik országok között járművel végrehajtott olyan utazás, amely áthalad egy vagy több tagállam területén.

2. „menetrend szerinti járatok”: olyan járatok, amelyeken az utasok fuvarozása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik.

3. A „menetrend szerinti külön célú járatok”: olyan járatokat, amelyeken, függetlenül attól, hogy ki szervezi meg azokat, meghatározott utascsoportok fuvarozása más utasok kizárásával történik.

4. „különjáratok”: olyan járatok, amelyekre sem a menetrend szerinti járatok, sem a menetrend szerinti külön célú járatok,

meghatározása nem terjed ki és amelyek legfontosabb jellemzője, hogy az ügyfél, vagy maga a fuvarozó kezdeményezésére összeállított utascsoportot szállítanak.

5. „saját számlás szállítási tevékenység”: olyan szállítási tevékenység, amelyet egy természetes vagy jogi személy nem kereskedelmi célból, non-profit jelleggel végez, amennyiben:

– a szállítás a természetes vagy jogi személynek csak melléktevékenysége,

– a használt járművek a természetes vagy jogi személy tulajdonában vannak, vagy a természetes vagy jogi személy azokat részletre vagy egy tartósbérleti szerződés keretében szerezte be, és azokat a természetes személy vagy jogi személy által alkalmazott személyzet egy tagja, vagy a természetes személy maga, vagy a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésre bocsátott személyzet egy tagja vezeti;

6. „fogadó tagállam”: a fuvarozó székhelye szerinti tagállamtól eltérő olyan tagállam, amelyben a fuvarozó szolgáltatást nyújt.

7. „kabotázs”:

– nem honos fuvarozó által ellenszolgáltatás fejében egy fogadó tagállamban ideiglenesen nyújtott belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás, vagy

– e rendelet rendelkezéseivel összhangban menetrend szerinti nemzetközi járaton utasok felvétele és célba juttatása ugyanazon tagállamban, feltéve, hogy nem ez a szóban forgó járat fő rendeltetése;

8. „a közösségi közúti fuvarozási jogszabályok súlyos megsértése”: olyan jogsértés, amely a .../2009/EK rendelet 6. cikkének (1) és (2) bekezdésével összhangban a jó hírnév elvesztéséhez és/vagy a közösségi engedély ideiglenes vagy végleges visszavonásához vezethet.

## 3. cikk

### A szolgáltatásnyújtás szabadsága

(1) E rendelettel összhangban az 1. cikkben említett bármely fuvarozó ellenszolgáltatás fejében az állampolgárságán vagy letelepedésének helyén alapuló megkülönböztetés nélkül nyújthat menetrend szerinti autóbusszos személyszállítási szolgáltatásokat, ideértve a menetrend szerinti külön célú járatok és a különjáratok üzemeltetését, amennyiben:

a) a letelepedés szerinti tagállamban jogosult autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás – ideértve a menetrend szerinti külön célú járatokat és a különjáratokat is – végzésére a nemzeti jog által a piachoz való hozzáférés tekintetében megállapított feltételekkel összhangban;

b) megfelel a közösségi szabályokkal összhangban meghatározott, a személyszállítói foglalkozás folytatására vonatkozó feltételeknek a belföldi és nemzetközi személyszállítás terén; és

c) megfelel különösen a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló, 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv <sup>(2)</sup>, és az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló, 2003. július 15-i 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> által megállapított a közúti biztonságra vonatkozó jogszabályi előírásoknak a járművezetők és a járművek tekintetében egyaránt.

(2) Az 1. cikkben említett bármely saját számlás fuvarozó az állampolgárságán vagy letelepedésének helyén alapuló megkülönböztetés nélkül végezheti az 5. cikk (5) bekezdése szerinti személyszállítási szolgáltatásokat, amennyiben:

- a) a letelepedés szerinti tagállamban autóbusszal végzett személyszállítás végzésére jogosult a tevékenység folytatására a nemzeti jog által a piachoz való hozzáférés tekintetében megállapított feltételekkel összhangban; és
- b) megfelel különösen a 92/6/EGK, a 96/53/EK, és a 2003/59/EK irányelv által megállapított jogszabályi előírásoknak a járművezetők és a járművek tekintetében.

## II. FEJEZET

### KÖZÖSSÉGI ENGEDÉLY ÉS A PIACHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

#### 4. cikk

#### Közösségi engedély

(1) Az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai által kiállított közösségi engedélyhez kötött.

(2) A közösségi engedély eredeti példányát, amelyet a fuvarozó őriz meg, továbbá a nemzetközi személyszállításban használt, a közösségi engedély jogosultjának rendelkezésére álló járművek számának megfelelő számú hiteles engedélymásolatot a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai állítják ki a jogosult részére, függetlenül attól, hogy ezek a járművek a jogosult tulajdonát képezik, vagy más formában, nevezetesen részletvételi, bérleti, vagy lízingszerződés keretében birtokolja.

A közösségi engedélyeknek és az engedély hiteles másolatainak az I. melléklet szerinti mintának kell megfelelniük. Az engedélynek az I. mellékletben felsorolt biztonsági jellemzők közül legalább kettőt tartalmaznia kell.

A Bizottság az I. mellékletet a technikai fejlődéshez igazítja. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 26. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

<sup>(1)</sup> HLL 57., 1992.3.2., 27. o.

<sup>(2)</sup> HLL 235., 1996.9.17., 59. o.

<sup>(3)</sup> HLL 226., 2003.9.10., 4. o.

A közösségi engedélyeket és az engedély hiteles másolatait a kiadó hatóság bélyegzőjével, valamint aláírással és sorzámmal kell ellátni. A közösségi engedély az engedély hiteles másolatainak sorszámát a fuvarozóra vonatkozó adatok részeként be kell jegyezni a közúti fuvarozási vállalkozásoknak a .../2009/EK rendelet 16. cikkében előírt nemzeti elektronikus nyilvántartásába.

(3) A közösségi engedélyt a fuvarozó nevére kell kiállítani, és az harmadik személy részére nem átruházható. A közösségi engedély hitelesített másolatából egy-egy példányt a fuvarozó minden járművén tartani kell, és az ellenőrzésre jogosult személy felszólítására be kell mutatni.

(4) A közösségi engedélyt legfeljebb tízéves, megújítható időszakokra kell kiállítani.

Az e rendelet alkalmazási időpontja előtt kiadott közösségi engedélyek és az engedélyek hiteles másolatai lejáratukig érvényesek maradnak.

(5) A közösségi engedélykérelem benyújtásakor vagy az e cikk (4) bekezdésével összhangban a közösségi engedély megújításakor a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai ellenőrzik, hogy a fuvarozó teljesíti-e, illetve, hogy továbbra is teljesíti-e a 3. cikk (1) bekezdésében megállapított feltételeknek.

(6) Amennyiben a 3. cikk (1) bekezdésében említett feltételek nem teljesülnek, a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai egy indokolással ellátott határozatban megtagadják a közösségi engedély kiadását vagy meghosszabbítását, illetve visszavonják azt.

(7) A tagállamok biztosítják a közösségi engedély kérelmezőjének vagy jogosultjának fellebbezési jogát a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságainak az engedély kiadásának megtagadására vagy az engedély visszavonására irányuló határozatával szemben.

(8) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy a közösségi engedély a belföldi szállítási tevékenységekre is érvényes legyen.

#### 5. cikk

#### Hozzáférés a piachoz

(1) A menetrend szerinti járatokat bárki igénybe veheti, adott esetben helyfoglalási kötelezettség mellett.

E járatok működtetése a III. fejezet rendelkezéseivel összhangban engedélyköteles.

A tagállamokból valamely harmadik országba és onnan visszafelé közlekedő, menetrend szerinti járatok a tagállam és a harmadik ország közötti, valamint – adott esetben – a tagállam és a tranzittagállam közötti kétoldalú megállapodással összhangban mindaddig engedélykötelesek, amíg a Közösség és az érintett harmadik ország közötti szükséges megállapodást meg nem kötötték.

A járatok menetrend szerinti jellegét nem befolyásolja a járat működési feltételeinek kiigazítása.

A fennálló menetrend szerinti járatokéval azonos utasokat kiszolgáló párhuzamos vagy időszakos járatok szervezésére, bizonyos megállók kihagyására és a menetrend szerinti útvonalon további megállók kiszolgálására a fennálló menetrend szerinti járatokra alkalmazandó szabályok vonatkoznak.

(2) A menetrend szerinti különcélú járatok közé a következők tartoznak:

- a) a dolgozók otthonuk és munkahelyük közötti fuvarozása;
- b) a tanulók és hallgatók otthonuk és oktatási intézményük közötti fuvarozása.

Az a tény, hogy egy különcélú járat az azt használók igényeihez igazodik, nem befolyásolhatja annak menetrend szerinti járatként történő besorolását.

A menetrend szerinti különcélú járatok nem kötöttek a III. fejezet szerinti engedélyezéshez, ha azokat a szervező és a fuvarozó közötti szerződés szabályozza.

(3) A különjáratok nem kötöttek a III. fejezet szerinti engedélyezéshez.

A meglévő menetrend szerinti járatokkal összevethető és ugyanazokat az utasokat kiszolgáló párhuzamos vagy időszakos járatok szervezése azonban a III. fejezetben megállapított eljárásnak megfelelően engedélyköteles.

A különjáratok kizárólag azzal az indokkal, hogy bizonyos időközönként közlekednek, nem kerülhetnek ki a különjáratok meghatározása alól.

A különjáratokat egy fuvarozókból álló csoport ugyanazon vállalkozó nevében eljárva üzemeltetheti, és az utasok útközben egy tagállam területén az azonos csoporthoz tartozó másik fuvarozó valamely csatlakozó járatára is átszállhatnak.

A Bizottság elfogadja a szóban forgó fuvarozók nevének és az út során érintett átszállási pontoknak az érintett tagállamok illetékes hatóságaival való közlésére vonatkozó eljárásokat. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 26. cikk (2) bekezdésében előírt, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) A (2) bekezdés harmadik albekezdésében és a (3) bekezdés első albekezdésében említett szállítási tevékenységgel kapcsolatos üres járatok szintén nem engedélykötelesek.

(5) A saját számlás személyszállítási tevékenység mentesül minden engedélyezési eljárás alól, ugyanakkor igazolványrendszer vonatkozik rá.

Az igazolványokat a jármű bejegyzése szerinti tagállam illetékes hatóságai adják ki, és azok a teljes utazásra érvényesek, beleértve a tranzitot is.

A Bizottság megállapítja az igazolványok formátumát. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 26. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

### III. FEJEZET

## MENETREND SZERINTI ENGEDÉLYKÖTELES JÁRATOK

### 6. cikk

#### Az engedély jellege

(1) A kiadott engedélyek néver szólóak és másra át nem ruházhatók. Ugyanakkor az engedélyt megszerző fuvarozó azon tagállam illetékes hatóságának egyetértésével (a továbbiakban „engedélyező hatóság”) kell benyújtani, amelynek területén az indulás helye található, a járatot alvállalkozó bevonásával is üzemeltetheti. Ebben az esetben az alvállalkozó nevét és alvállalkozói szerepét fel kell tüntetni az engedélyen. Az alvállalkozónak teljesítenie kell a 3. cikk (1) bekezdésében megállapított feltételeket. E bekezdés alkalmazásában az indulási hely „a járat egyik végállomását” jelenti.

A menetrend szerinti járatok lebonyolítása céljából társult vállalkozások esetében az engedélyt valamennyi vállalkozás nevére ki kell állítani és az engedélyen mindegyik fuvarozó nevét fel kell tüntetni. Az engedélyt a tevékenységet irányító vállalkozásnak adják ki, a többi vállalkozás másolatot kap.

(2) Az engedély érvényességének időbeli hatálya legfeljebb öt év. Ez az időtartam a kérelmező kérelmére vagy az utasok fel-, illetve leszállása szerinti tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságainak kölcsönös egyetértése alapján rövidebb is lehet.

(3) Az engedélyben a következőket kell meghatározni:

- a) a járat típusa;
- b) a járat útvonala, különösen az indulás és az érkezés helyét megjelölve;
- c) az engedély érvényességének időtartama;
- d) a megállóhelyek és a menetrend.

(4) A Bizottság megállapítja az igazolványok formátumát. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 26. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) Az engedélyek menetrend szerinti járatok üzemeltetésére jogosítják fel a jogosult(ak)at mindazon tagállamok területén, amelyeken a járatok útvonala áthalad.

(6) A menetrend szerinti járatok üzemeltetője átmeneti jellegű és kivételes helyzetek kezelésére további járműveket alkalmazhat.

Ebben az esetben a fuvarozónak biztosítania kell, hogy a következő dokumentumok a járművön legyenek:

- a) a menetrend szerinti járat engedélyének másolata;
- b) a menetrend szerinti járatok üzemeltetője és a további járműveket biztosító vállalkozás közötti szerződés másolata, vagy azzal egyenértékű dokumentum;
- c) a járat számára a további járműveket biztosító üzemeltető részére kiállított közösségi engedély hiteles másolata.

## 7. cikk

**Az engedélykérelmek benyújtása**

(1) Az engedélykérelmeket az engedélyező hatósághoz kell benyújtani.

(2) A Bizottság megállapítja a kérelmek formátumát. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 26. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) Az engedélykérelmet benyújtó személyeknek minden további, általuk lényegesnek tartott vagy az engedélyező hatóság által előírt adatot meg kell adniuk, így különösen a vezetési- és pihenőidőről szóló közösségi jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzését lehetővé tévő vezetési tervet, továbbá a közösségi engedély másolatát.

## 8. cikk

**Engedélyezési eljárás**

(1) Az engedélyek kiadásához minden olyan tagállam hatóságainak egyetértése szükséges, amelynek területén az utasok fel-, illetve leszállhatnak. Az engedélyező hatóság e hatóságok, illetve azon tagállamok illetékes hatóságai számára, amelyek területén a járat az utasok fel-, illetve leszállása nélkül áthalad, megküldi a kérelem, valamint minden lényeges dokumentum másolatát, illetve azok értékelését.

(2) A tagállamok azon illetékes hatóságai, amelyek hozzájárulását kérelmezték, a kérelemmel kapcsolatos határozatokról két hónapon belül értesítik az engedélyező hatóságot. Ezt a határidőt a hozzájárulás kézhezvételének az átvételi elismervényen feltüntetett dátumától kell számítani. Ha a tagállamok azon illetékes hatóságainak határozata, amelyek hozzájárulását kérelmezték, kedvezőtlen, azt kellő indoklással kell alátámasztani. Ha az engedélyező hatóság két hónapon belül nem kap választ, akkor úgy kell tekinteni, hogy a megkeresett hatóságok hozzájárulása biztosított, és az engedélyező hatóság kiadhatja az engedélyt.

Azon tagállamok hatóságai, amelyek területén a járat az utasok fel-, illetve leszállása nélkül halad át, észrevételeikről az első albekezdésben megállapított határidőn belül tájékoztathatják az engedélyező hatóságot.

(3) Az engedélyező hatóságnak a kérelem benyújtásától számított négy hónapon belül határoznia kell a fuvarozó kérelméről.

(4) Az engedélyt nem lehet kiállítani, ha:

a) a kérelmező nem képes a kérelmezett járatot közvetlenül a rendelkezésére álló eszközökkel üzemeltetni;

b) a kérelmező nem tartotta be a közúti fuvarozás hazai vagy nemzetközi előírásait, különösen a nemzetközi közúti személyszállítás engedélyezésére vonatkozó feltételeket és követelményeket, vagy ha a kérelmező súlyosan megsértette a közösségi közúti közlekedési előírásokat, különösen a

járművekre, valamint a járművezetők vezetési- és pihenőidőjére vonatkozó előírásokat;

c) engedély megújítása iránti kérelem esetén nem tartották be az engedélyezés feltételeit;

d) valamely tagállam részletes elemzés során úgy ítéli meg, hogy az említett szállítási szolgáltatás komolyan veszélyezteti a közvetlenül érintett szakaszokon, a közösségi jogszabályoknak megfelelő egy vagy több közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó hasonló szolgáltatás életképességét. Ilyen esetben a tagállam megkülönböztetésmentes alapon kritériumokat állít fel annak meghatározása céljából, hogy a kérelmezett szolgáltatás komolyan veszélyeztetné-e a fent említett, hasonló szolgáltatás életképességét, és a Bizottság kérésére közli ezeket a kritériumokat a Bizottsággal;

e) a tagállamok részletes elemzés során úgy ítélik meg, hogy a szolgáltatás elsődleges célja nem a különböző tagállamok megállói közötti utasszállítás.

Abban az esetben, ha egy működő nemzetközi autóbuszjárat komolyan veszélyezteti a közvetlenül érintett szakaszokon a közösségi jogszabályoknak megfelelő egy vagy több közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó hasonló szolgáltatás életképességét, a tagállam a Bizottság egyetértésével a fuvarozó értesítése után hat hónappal felfüggesztheti vagy visszavonhatja a nemzetközi autóbuszjárat működtetésére jogosító engedélyt.

Az a tény, hogy valamely fuvarozó más közúti fuvarozónál alacsonyabb árat ajánl, illetve hogy a kérdéses útvonalat már más közúti fuvarozók kiszolgálják, önmagában még nem indokolja a kérelem elutasítását.

(5) Az engedélyező hatóság és az (1) bekezdésben előírt egyetértés létrejöttére irányuló eljárásban érintett valamennyi tagállam illetékes hatóságai kizárólag az e rendeletben megállapított okok alapján utasíthatják el a kérelmeket.

(6) Az (1)–(5) bekezdésben megállapított eljárás befejezését követően az engedélyező hatóság kiadja az engedélyt vagy hivatalosan visszautasítja a kérelmet.

A kérelmet elutasító határozatokat indokolni kell. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy kérelmük elutasítása esetén a fuvarozó vállalkozások benyújthassák észrevételeiket.

Az engedélyező hatóság határozatáról egy másolat elküldése révén tájékoztatja az e határozat (1) bekezdésében említett összes hatóságot.

(7) Amennyiben az (1) bekezdésben említett egyetértés elérését célzó eljárás alapján az engedélyező hatóság valamely kérelem ügyében nem tud dönteni, az úgy az (1) bekezdés értelmében megkeresett egy vagy több tagállam elutasító határozata közlésének időpontjától számított két hónapos határidőn belül a Bizottság elé terjeszthető.

(8) Az érintett tagállamokkal folytatott konzultációt követően a Bizottság az engedélyező hatóságtól érkezett közlés kézhezvételét követő négy hónapon belül határozatot hoz, amely az érintett tagállamoknak küldött értesítésétől számított 30 nap elteltével lép hatályba.

(9) A Bizottság határozata addig alkalmazandó, ameddig az érintett tagállamok között megállapodás nem jön létre.

#### 9. cikk

### Az engedély meghosszabbítása és módosítása

A 8. cikket értelemszerűen alkalmazni kell az engedélyek meghosszabbítására vagy az engedélyköteles járatok üzemeltetésére vonatkozó feltételek módosítására is.

Az üzemeltetési feltételek kismértékű módosítása esetén, különösen ha az a viteldíjakat, a járatok sűrűségét és a menetrendeket érinti, elég, ha a változtatásokról csak az érintett tagállamokat értesíti az engedélyező hatóság.

Az érintett tagállamok abban is megállapodhatnak, hogy az engedélyező hatóság egy járat üzemeltetési feltételeinek módosításáról egyedül határoz.

#### 10. cikk

### Az engedélyek megszűnése

(1) A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet<sup>(1)</sup> rendelkezéseinek sérelme nélkül a menetrend szerinti járat üzemeltetésére vonatkozó engedély érvényessége az érvényességi időtartam lejártakor szűnik meg, vagy három hónappal azután, hogy az engedélyező hatóság kézhez kapta az engedély jogosultjától a járat megszüntetésének szándékáról szóló értesítést. A fenti értesítést indokolni kell.

(2) Amennyiben a járat iránti igény szűnik meg, úgy az (1) bekezdésben megállapított időtartam egy hónap lesz.

(3) Az engedély megszűnéséről az engedélyező hatóság értesíti a többi érintett tagállam illetékes hatóságait.

(4) Az engedély jogosultja megfelelő hirdetmények útján egy hónappal a járat megszűnése előtt értesíti az érintett járat igénybevevőit.

#### 11. cikk

### A fuvarozók kötelezettségei

(1) *Vis maior* esetének kivételével a menetrend szerinti járat üzemeltetője az engedély megszűnéséig megtesz minden intézkedést annak érdekében, hogy eleget tegyen a folyamatosságra, a menetrend betartására és a kapacitásra vonatkozó előírásoknak, és megfelelően a hatáskörrel rendelkező hatóság által a 6. cikk (3) bekezdésével összhangban megállapított egyéb feltételeknek.

(2) A fuvarozónak a járat útvonalát, megállóit, menetrendjét, viteldíjait és fuvarozási feltételeit valamennyi felhasználó számára könnyen elérhető módon meg kell jelentetnie.

<sup>(1)</sup> HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

(3) Az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül az érintett tagállamok számára a közöttük létrejött közös megegyezés és az engedély jogosultjával történt megegyezés útján lehetőséget kell biztosítani a menetrend szerinti járat üzemeltetési feltételeinek módosítására.

#### IV. FEJEZET

### KÜLÖNJÁRATOK ÉS MÁS NEM ENGEDÉLYKÖTELES JÁRATOK

#### 12. cikk

### Ellenőrző okmányok

(1) Az 5. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében említett járatok kivételével a különjáratokat menetlevél kíséretében kell lebonyolítani.

(2) A különjáratokat üzemeltető fuvarozó az egyes utazások megkezdése előtt menetlevelet tölt ki.

(3) A menetlevélnek legalább a következő adatokat kell tartalmaznia:

a) a járat típusa;

b) az útvonal főbb pontjai;

c) a résztvevő fuvarozó(k).

(4) A menetlevéltömböket a fuvarozó vállalkozás letelepedése szerinti tagállam illetékes hatóságai, vagy az általuk kijelölt szervek biztosítják.

(5) A Bizottság megállapítja a menetlevelek és menetlevéltömbök formátumát, illetve használatuk módját. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 26. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(6) Az 5. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében meghatározott menetrend szerinti külön célú járatok esetén a szerződés vagy annak hiteles másolata szolgál útiokmányként.

#### 13. cikk

### Helyi kirándulások

Nemzetközi különjárat keretében a fuvarozó más tagállamokban is üzemeltethet különjáratokat (helyi kirándulásokat), mint amelyekben letelepedett.

Ezeket a járatokat azok a nem az adott tagállamban lakóhellyel rendelkező utasok vehetik igénybe, akiket az első albekezdésben említett nemzetközi járatok egyikén előzőleg ugyanaz a fuvarozó szállított, és ugyanazzal a járművel vagy ugyanannak a fuvarozónak, illetve fuvarozók csoportjának a járműjével szállítanak.

## V. FEJEZET

## KABOTÁZS

## 14. cikk

## Általános alapelv

Az a fuvarozó, aki ellenszolgáltatás fejében közúti személyszállítást végez és rendelkezik közösségi engedéllyel, az e fejezetben megállapított feltételekkel és a fuvarozó állampolgárságán vagy letelepedésének helyén alapuló megkülönböztetés nélkül végezhet a 15. cikkben meghatározott kabotázst.

## 15. cikk

## Engedélyezett kabotázs

Kabotázs a következő járatok esetén megengedett:

- a) menetrend szerinti különcélú járat, amennyiben a szervező és a fuvarozó egymással szerződést kötött;
- b) különjárat;
- c) menetrend szerinti járat, amelyet a fogadó államban nem honos fuvarozó e rendelettel összhangban üzemeltetett nemzetközi menetrend szerinti járat keretében bonyolít le, kivéve egy városközpont vagy agglomeráció szállítási igényeinek, illetve egy ilyen központ és a vonzáskörzete között felmerülő szállítási igények kielégítését szolgáló járatokat. Ilyen nemzetközi szolgáltatástól függetlenül kabotázst nem végezhető.

## 16. cikk

## A kabotázásra vonatkozó szabályok

(1) A kabotázásra, amennyiben közösségi jogszabályok másként nem rendelkeznek, a fogadó tagállam hatályos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezései az irányadók a következők tekintetében:

- a) a személyszállítási szerződésekre érvényes feltételek;
- b) a közúti járművek tömege és méretei;
- c) az utasok bizonyos kategóriái, vagyis tanulók, gyerekek, valamint mozgáskorlátozott személyek szállítására vonatkozó követelmények;
- d) vezetési idő és pihenőidő;
- e) a szállítási szolgáltatásokat terhelő hozzáadottérték adó (HÉA).

Az első albekezdés b) pontjában említett tömegek és méretek adott esetben meghaladhatják a fuvarozó székhelye szerinti tagállamban érvényes tömeget és méreteket, ugyanakkor semmi-

lyen körülmények között nem haladhatják meg a fogadó tagállamban a belföldi forgalomra vonatkozó határértékeket vagy a 96/53/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett igazolásokban szereplő műszaki jellemzőket.

(2) Amennyiben a közösségi jogszabályok másként nem rendelkeznek, a 15. cikk c) pontjában szabályozott szállítási szolgáltatások részeként végzett kabotázs a fogadó tagállam hatályos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseinek hatálya alá tartozik az engedélyezést, a versenytárgyalási eljárásokat, a kiszorgálandó vonalakat, a járat rendszerességét, folyamatosságát és gyakoriságát, valamint az útvonalakat illetően.

(3) A kabotázst végző járművek kialakítására és felszereltségére ugyanazok a műszaki szabványok vonatkoznak, mint a nemzetközi szállításban forgalomba állított járművekre.

(4) Az (1) és (2) bekezdésben említett nemzeti törvényeket, rendeleteket és közigazgatási rendelkezéseket ugyanolyan feltételekkel kell alkalmazni a nem honos fuvarozókra, mint a fogadó tagállamban letelepedett fuvarozókra, annak érdekében, hogy minden, az állampolgárságon vagy a letelepedés helyén alapuló megkülönböztetést megelőzzenek.

## 17. cikk

## Ellenőrző iokmányok kabotázs esetén

(1) A különjáratként végzett kabotázs a 12. cikkben említett menetlevél alapján történik, amelyet a járművön kell tartani, és bármely ellenőrzésre jogosult személy felszólítására be kell mutatni.

(2) A menetlevélnek a következő információkat kell tartalmaznia:

- a) a járat indulási és érkezési helye;
- b) a járat indulási és érkezési időpontja.

(3) A menetleveleket a 12. cikknek megfelelően tömbökben adják ki, amelyeket a letelepedés szerinti tagállamban illetékes hatóság vagy szerv hitelesít.

(4) Menetrend szerinti különcélú járat esetén ellenőrző okmányként a fuvarozó és a szállításszervező által megkötött szerződés vagy annak hitelesített másolata szolgál.

A menetlevél kitöltése ilyen esetben havi nyilatkozat formájában történik.

(5) A menetleveleket a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatósága vagy szerve részére kell visszaküldeni az adott hatóság vagy szerv által megállapított eljárással összhangban.

## VI. FEJEZET

## 21. cikk

**ELLENŐRZÉS ÉS SZANKCIÓK**

## 18. cikk

**Menetjegyek**

(1) A menetrend szerinti külön célú járatok kivételével a menetrend szerinti járatokat működtető fuvarozóknak egyéni vagy közös menetjegyet kell kiadniuk, amely a következő adatokat tartalmazza:

- a) az indulás és az érkezés helye, valamint adott esetben a visszautazás;
- b) a menetjegy érvényességi ideje;
- c) a viteldíj.

(2) Az (1) bekezdésben említett menetjegyet bármely ellenőrzésre jogosult személy felszólítására fel kell mutatni.

## 19. cikk

**Ellenőrzés a közutakon és a vállalkozásoknál**

(1) Az engedélyt vagy az ellenőrző okmányt a járműben kell tartani, és bármely ellenőrzésre jogosult személy felszólítására be kell mutatni.

(2) A nemzetközi személyforgalomban autóbuszokat üzemeltető fuvarozóknak minden olyan ellenőrzést lehetővé kell tenniük, amely annak megállapítását szolgálja, hogy a személyszállítás – különösen a vezetési- és pihenőidő tekintetében – megfelelően történik-e. E rendelet végrehajtásának keretében az ellenőrzésre jogosult személyek:

- a) ellenőrizhetik a személyszállítási vállalkozás könyveit és a működésre vonatkozó egyéb dokumentumait;
- b) a helyszínen másolatokat vagy kivonatokat készíthetnek a könyvekről és a dokumentumokról;
- c) beléphetnek a személyszállítási vállalkozás minden helyiségébe, területére és járművébe;
- d) a könyvekben, dokumentumokban vagy adatbázisokban található bármely adat bemutatását kérhetik.

## 20. cikk

**Kölcsönös segítségnyújtás**

A tagállamok kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak e rendelet alkalmazásában és figyelemmel kísérésében. Információt cserélnek a .../2009/EK rendelet 18. cikke alapján létrehozott nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül.

**A közösségi engedélyek visszavonása**

(1) A fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságai visszavonják a közösségi engedélyt, amennyiben az engedély jogosultja:

- a) már nem teljesíti a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételeket; vagy
- b) a közösségi engedély kiállításához szükséges adatokat tévesen közölte.

(2) Az engedélyező hatóság az engedélyt visszavonja, ha az engedély jogosultja az e rendelet alapján kiadott engedély feltételeinek már nem felel meg, különösen ha a fuvarozó székhelye szerinti tagállam ezt kéri. A hatóság erről haladéktalanul értesíti az érintett tagállam illetékes hatóságait.

## 22. cikk

**A jogsértések szankcionálása a letelepedés helye szerinti tagállam által**

(1) A közösségi közúti szállításra vonatkozó jogszabályok bármely tagállamban elkövetett, illetve megállapított súlyos megsértése esetén, különös tekintettel a járművekre, valamint a járművezetők vezetési- és pihenőidejére vonatkozó előírások megsértésére, továbbá az 5. cikk (1) bekezdésének ötödik albekezdésében említett párhuzamos vagy időszakos járatok engedély nélküli üzemeltetése esetén a jogsértést elkövető fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállam illetékes hatóságai megteszik az ügyben a szükséges intézkedéseket, ami többek között a következő közigazgatási szankciók megállapítását is jelentheti:

- a) a közösségi engedély egyes vagy az összes hiteles másolatának ideiglenes, illetve végleges visszavonása;
- b) a közösségi engedély ideiglenes, illetve végleges visszavonása.

A szankciókat – azt követően, hogy az ügyben megszületett a végleges döntés – a közösségi engedély jogosultja által elkövetett jogsértés súlyosságának figyelembevételével, valamint a nemzetközi szállítás vonatkozásában az engedély birtokosának rendelkezésére álló hiteles engedély másolatok számára tekintettel lehet meghatározni.

(2) A letelepedés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai a lehető leghamarabb, de legkésőbb az üggyel kapcsolatos végleges határozattól számított két hónapon belül tájékoztatják azon tagállam illetékes hatóságait, ahol a jogsértést megállapították, hogy alkalmaztak-e szankciót, és amennyiben igen, az (1) bekezdésben megállapított szankciók közül melyeket.

Ha szankció megállapítására nem kerül sor, a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai ezt indokolják.

(3) Az illetékes hatóságok biztosítják, hogy az érintett fuvarozóra kiszabott szankciók együttesen arányban álljanak a szankció alapjául szolgáló jogsértés vagy jogsértések súlyosságával, figyelembe véve a megállapított jogsértés helye szerinti tagállamban ugyanezen jogsértésért esetlegesen már kiszabott szankciókat.

(4) Ez a cikk nem érinti a fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságainak azon lehetőségét, hogy egy nemzeti bíróság előtt eljárást indítsanak. Amennyiben ilyen eljárás indul, az érintett illetékes hatóság tájékoztatja erről azon tagállamok illetékes hatóságait, ahol a jogsértést elkövették.

(5) A tagállamok biztosítják azt, hogy a fuvarozók fellebbezési joggal rendelkezzenek bármely, e bekezdés értelmében megállapított közigazgatási szankcióval szemben.

#### 23. cikk

##### A jogsértések szankcionálása a fogadó tagállam által

(1) Amennyiben egy tagállam illetékes hatóságai tudomást szereznek arról, hogy egy nem honos fuvarozó e rendeletet vagy a közösségi közúti szállításra vonatkozó jogszabályokat súlyosan megsértette, az a tagállam, amelynek a területén a jogsértést megállapították, a lehető leghamarabb, de legkésőbb két hónappal a végleges határozat meghozatalát követően, a fuvarozó letelepedése szerinti tagállam számára eljuttatja az alábbi információkat:

- a) a jogsértés leírása, elkövetésének dátuma és időpontja;
- b) a jogsértés kategóriája, típusa és súlyossága;
- c) a megállapított és végrehajtott szankciók.

A fogadó tagállam illetékes hatóságai felkérhetik a fuvarozó letelepedése szerinti tagállamának illetékes hatóságait, hogy a 22. cikkel összhangban közigazgatási szankciókat állapítsanak meg.

(2) Az esetleges büntetőeljárás megindításának sérelme nélkül a fogadó tagállam illetékes hatóságai szankciót állapíthatnak meg azon nem honos fuvarozókra, amelyek a tagállam területén kabotázs során sértették meg e rendeletet, vagy a közúti szállításra vonatkozó közösségi vagy nemzeti jogszabályokat. A szankciók megállapítására megkülönböztetés nélkül kerül sor, és az többek között lehet figyelmeztetés, vagy súlyos jogsértés esetén kabotázstól való ideiglenes eltiltás azon fogadó tagállam területén, ahol a jogsértés történt.

(3) A tagállamok biztosítják azt, hogy a fuvarozók fellebbezési joggal rendelkezzenek bármely, e bekezdés értelmében megállapított közigazgatási szankcióval szemben.

#### 24. cikk

##### Nemzeti elektronikus nyilvántartásba vétel

A tagállamok biztosítják, hogy a területükön honos fuvarozóknak betudható, a közösségi közúti fuvarozásra vonatkozó jogszabályok valamely tagállam által szankciókkal sújtott súlyos megsértésének, illetve a közösségi engedély vagy annak hitelesített másolata ideiglenes vagy végleges visszavonásának tényét bevezetik a fuvarozási vállalkozásokat tartalmazó nemzeti elektronikus nyilvántartásba. A közösségi engedély ideiglenes vagy végleges visszavonását tartalmazó bejegyzéseket ideiglenes visszavonás esetén a visszavonás időtartamának lejártától, vagy végleges visszavonás esetén a visszavonás időpontjától számított legalább két évig megőrzi a nyilvántartásban.

#### VII. FEJEZET

##### VÉGREHAJTÁS

#### 25. cikk

##### Tagállamok közötti megállapodások

(1) A tagállamok az e rendelet hatálya alá tartozó járatok további liberalizációjára – különös tekintettel az engedélyezési rendszerre és az útiokmányok egyszerűsítésére vagy megszüntetésére – vonatkozóan két- vagy többoldalú megállapodásokat köthetnek.

(2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az (1) bekezdés alapján megkötött valamennyi megállapodásról.

#### 26. cikk

##### Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 18. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint (5) bekezdésének b) pontját, és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 27. cikk

##### Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértésére alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, valamint minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtása érdekében. Az előírt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb ...-ig (\*) értesítik a Bizottságot ezekről az intézkedésekről, illetve haladéktalanul értesítik bármilyen későbbi, ezeket érintő módosításról.

<sup>(1)</sup> HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

(\*) E rendelet hatálybalépésétől számított 2 év.

A tagállamok biztosítják, hogy ezen intézkedéseket a fuvarozó nemzetisége és székhelye tekintetében hátrányos megkülönböztetés nélkül hozzák meg.

28. cikk

### Jelentéstétel

(1) A tagállamok kétfévente közlik a Bizottsággal az előző évben a menetrend szerinti járatokra kiadott engedélyek számát és a menetrend szerinti járatokra e jelentési időszak végéig érvényes összes engedély számát. A tájékoztatást a menetrend szerinti járatok célországi szerinti lebontásban kell megadni. A tagállamok szintén közlik a Bizottsággal a honos fuvarozók által a jelentési időszakban a menetrend szerinti külön célú járatok és különjáratok formájában kabotázs keretében üzemeltetett járatok adatait.

(2) A fogadó tagállam illetékes hatóságai kétfévente megküldik a Bizottság részére a 15. cikk c) pontjában említett menetrend szerinti járatként végzett kabotázshoz kiadott engedélyek számáról szóló statisztikai kimutatást.

(3) A Bizottság megállapítja a (2) bekezdésben hivatkozott statisztikai kimutatások közzlésére használt táblázatok formáját. Aze rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 26. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) A tagállamok legkésőbb minden év január 31-ig tájékoztatják a Bizottságot az előző év december 31-én közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók, valamint az akkor forgalomban lévő járművek számának megfelelő példányszámú hiteles másolatok számáról.

VIII. FEJEZET

### ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

29. cikk

### Hatályon kívül helyezés

A 684/92/EGK és a 12/98/EK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletekre való hivatkozásokat ezen rendeletre való hivatkozásként kell értelmezni a III. mellékletben található megfelelési táblázattal összhangban.

30. cikk

### Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet ...-tól (\*) kell alkalmazni.

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

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről  
az elnök

...

a Tanács részéről  
az elnök

...

---

(\*) E rendelet hatálybalépésétől számított 2 év.

## I. MELLÉKLET

**A KÖZÖSSÉGI ENGEDÉLY BIZTONSÁGI JELLEMZŐI**

Az közösségi engedély az alábbi biztonsági jellemzők közül legalább kettővel rendelkezik:

- hologram;
  - UV-fényben láthatóvá váló különleges rostok a papírban;
  - legalább egy mikronyomtatásos vonal (csak nagyítóüveggel látható nyomtatás, amelyet a fénymásoló gép nem ad vissza);
  - tapintható karakterek, szimbólumok vagy minták;
  - kettős számozás: sorszám és kibocsátási szám;
  - biztonsági alnyomat vékony vonalakkból álló gilosmintával és írisznyomtatással.
-

## II. MELLÉKLET

## KÖZÖSSÉGI ENGEDÉLY MINTA

## EURÓPAI KÖZÖSSÉG

a)

(Szin: Pantone világoskék DIN A4-es cellulóz papír, legalább 100 g/m<sup>2</sup>)

(Az engedély első oldala)

(Szöveg az engedélyt kiadó tagállam hivatalos nyelvén (nyelvein), vagy egyik hivatalos nyelvén)

Az engedélyt kiadó tagállam <sup>(1)</sup> megkülönböztető  
jelzéseAz illetékes hatóság vagy szerv  
megnevezése

... ENGEDÉLY

vagy

... HITELES MÁSOLAT

## Ellenszolgáltatás fejében autóbusszal végzett nemzetközi személyszállításra

Ezen engedély jogosultja <sup>(2)</sup> .....

.....

.....

az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben (átdolgozás) megállapított feltételekkel, valamint ezen engedély általános rendelkezéseinek megfelelően jogosult ellenszolgáltatás fejében nemzetközi közúti személyszállítást végezni a Közösség területén.

|                            |                    |
|----------------------------|--------------------|
| Megjegyzések .....         |                    |
| .....                      |                    |
| Az engedély .....-tól/-től | .....-ig érvényes. |
| Kelt: .....                | .....-án/-én.      |
| ..... <sup>(3)</sup>       |                    |

<sup>(1)</sup> A tagállamok megkülönböztető jelzései az alábbiak: (B) Belgium, (BG) Bulgária, (CZ) Cseh Köztársaság, (DK) Dánia, (D) Németország, (EST) Észtország, (IRL) Írország, (GR) Görögország, (E) Spanyolország, (F) Franciaország, (I) Olaszország, (CY) Ciprus, (LV) Lettország, (LT) Litvánia, (L) Luxemburg, (H) Magyarország, (MT) Málta, (NL) Hollandia, (A) Ausztria, (PL) Lengyelország, (P) Portugália, (RO) Románia, (SLO) Szlovénia, (SK) Szlovákia, (FIN) Finnország, (S) Svédország, (UK) Egyesült Királyság.

<sup>(2)</sup> A fuvarozó teljes neve vagy cégneve és teljes címe.

<sup>(3)</sup> Az engedélyt kiállító illetékes hatóság vagy szerv aláírása és bélyegzője.

**Általános rendelkezések**

1. Ez az engedély a .../2009/EK rendelet értelmében került kiadásra.
2. Ezt az engedélyt az ellenszolgáltatás fejében szállítási szolgáltatást végző fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállam illetékes hatósága adja ki azon fuvarozó részére, aki:
  - a) a székhelye szerinti tagállamban autóbusszal végzett menetrend szerinti járatok, menetrend szerinti külön célú járatok és különjáratok üzemeltetésére jogosult;
  - b) megfelel a közösségi szabályokkal összhangban meghatározott közúti személyszállítói foglalkozás folytatására vonatkozó feltételeknek a belföldi és nemzetközi személyszállítás terén;
  - c) eleget tesz a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó jogi követelményeknek a járművezetők és járművek tekintetében.
3. Ez az engedély lehetővé teszi az ellenszolgáltatás fejében autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás lebonyolítását a Közösség területén található valamennyi közlekedési vonalon:
  - a) amennyiben az indulás és az érkezés helye két különböző tagállamban van, függetlenül attól, hogy áthalad-e a járat egy vagy több tagállam, illetve harmadik országok területén;
  - b) amennyiben az indulás és az érkezés helye ugyanabban a tagállamban van, de az utasok felvétele és leszállása egy másik tagállamban vagy harmadik országban történik;
  - c) valamelyik tagállamból egy harmadik országba és fordítva, függetlenül attól, hogy áthalad-e a járat egy vagy több tagállam, illetve harmadik országok területén;
  - d) harmadik országok között, egy vagy több tagállam területén áthaladó tranzittal,valamint a(z) .../2009/EK rendeletben megállapított feltételek szerint végzett szállítási tevékenységgel összefüggő üres járatokat.

Valamely tagállamból egy harmadik országba irányuló szállítás esetén és fordítva, a(z) .../2009/EK rendeletet az utazás azon részére kell alkalmazni, amelynek során a jármű egy tagállam területén halad át. Nem kell alkalmazni az utazás azon részére, amely a felszállás vagy a leszállás szerinti tagállam területére esik, amíg a Közösség és az érintett harmadik állam nem kötötte meg a szükséges megállapodást.

4. Az engedély személyre szóló és nem átruházható.
5. Az engedélyt a kiadó tagállam illetékes hatósági visszavonhatja, különösen akkor, ha a fuvarozó:
  - a) már nem teljesíti a(z) .../2009/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében megállapított feltételeket;
  - b) a közösségi engedély kiállításához és meghosszabbításához szükséges adatokat tévesen közölte;
  - c) bármely tagállamban súlyosan megsértette a közösségi közúti szállításra vonatkozó jogszabályokat, különös tekintettel a járművekre, valamint a járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó szabályokra, továbbá a .../2009/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdésében említett párhuzamos vagy időszakos járatok engedély nélküli végzésére. A jogsértést elkövető fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállam illetékes hatóságai többek között visszavonhatja a közösségi engedélyt, vagy ideiglenesen illetve véglegesen visszavonhatja a közösségi engedély egyik vagy összes hiteles másolatát.
- A szankció mértékének megállapítása a közösségi engedély tulajdonosa által elkövetett jogsértés súlyosságának, valamint a nemzetközi járatok vonatkozásában az illető birtokában lévő hiteles másolatok teljes számának megfelelően történik.
6. Az engedély eredeti példányát a fuvarozó köteles megőrizni. Az engedély hiteles másolatait a nemzetközi szállítást végző járműveken kell tartani.
7. Ezt az engedélyt bármely ellenőrzésre jogosult személy felszólítására be kell mutatni.
8. Az engedély jogosultja köteles valamennyi tagállam területén betartani az adott államban érvényes törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, különösen a szállítás és a közlekedés tekintetében.
9. „Menetrend szerinti járatok” azok a járatok, amelyeken az utasok szállítása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik, és amelyeket bárki igénybe vehet, adott esetben helyfoglalási kötelezettség mellett.

A járatok üzemeltetési feltételeinek módosulása nem érinti azok menetrend szerinti járatként történő besorolását.

A menetrend szerinti járatok engedélykötelesek.

A „menetrend szerinti különcélú járatok” olyan menetrend szerinti járatok - függetlenül azok szervezőjének személyétől - amelyek meghatározott utascsoportok szállítását bonyolítják le más utasok kizárásával, meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon úgy, hogy az utasok előre meghatározott megállóhelyeken szállnak fel és le.

A menetrend szerinti különcélú járatok közé a következők tartoznak:

- a) a dolgozók otthonuk és munkahelyük közötti fuvarozása;
- b) a tanulók és hallgatók otthonuk és oktatási intézményük közötti fuvarozása.

Az a tény, hogy egy különcélú járat az azt használók igényeihez igazodik, nem befolyásolhatja annak menetrend szerinti járatként történő besorolását.

A különcélú menetrend szerinti járatok nem engedélykötelesek, amennyiben azokat a szervező és a fuvarozó közötti szerződés szabályozza.

A párhuzamos vagy időszakos és a már meglévő menetrend szerinti járatokéval azonos utasokat kiszolgáló járatok megszervezése engedélyköteles.

A „különjáratok” olyan járatok, amelyek nem felelnek meg sem a menetrend szerinti járatok, sem a különcélú menetrend szerinti járatok meghatározásának, és amelyek fő jellemzője, hogy a megrendelő vagy maga a fuvarozó kezdeményezésére összeállított csoportokat szállítanak. A már meglévő menetrend szerinti járatokkal összevethető és azokéval azonos utasokat kiszolgáló párhuzamos vagy időszakos járatok megszervezése a(z) .../2009/EK rendelet III. fejezetében megállapított eljárással összhangban engedélyköteles. Az a tény, hogy ezek a járatok bizonyos időközönként közlekednek, nem érinti különjáratokként történő besorolásukat.

A különjáratok nem engedélykötelesek.

---

## III. MELLÉKLET

## MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

| 684/92/EK rendelet | 12/98/EK rendelet    | E rendelet                                  |
|--------------------|----------------------|---------------------------------------------|
| 1. cikk            |                      | 1. cikk                                     |
| 2. cikk 1.1. pont  | 2. cikk (1) bekezdés | 2. cikk (2). bekezdés, 5. cikk (1) bekezdés |
| 2. cikk 1.2. pont  | 2. cikk (2) bekezdés | 2. cikk (3) bekezdés, 5. cikk (2) bekezdés  |
| 2. cikk 1.3. pont  |                      | 5. cikk (1) bekezdés, ötödik albekezdés     |
| 2. cikk 3.1. pont  | 2. cikk (3) bekezdés | 2. cikk (4) bekezdés, 5. cikk (3) bekezdés  |
| 2. cikk 3.3. pont  |                      | 5. cikk (3) bekezdés                        |
| 2. cikk 3.4. pont  |                      | 5. cikk (3) bekezdés                        |
| 2. cikk 4. pont    |                      | 2. cikk (5) bekezdés, 5. cikk (5) bekezdés  |
| –                  |                      | 2. cikk, (5), (6), (7) és (8) bekezdés      |
| 3. cikk            |                      | 3. cikk                                     |
| 3a. cikk           |                      | 4. cikk                                     |
| 4. cikk            |                      | 5. cikk                                     |
| 5. cikk            |                      | 6. cikk                                     |
| 6. cikk            |                      | 7. cikk                                     |
| 7. cikk            |                      | 8. cikk                                     |
| 8. cikk            |                      | 9. cikk                                     |
| 9. cikk            |                      | 10. cikk                                    |
| 10. cikk           |                      | 11. cikk                                    |
| 11. cikk           |                      | 12. cikk                                    |
| 12. cikk           |                      | 13. cikk                                    |
| 13. cikk           |                      | 5. cikk (5) bekezdés                        |
|                    | 1. cikk              | 14. cikk                                    |
|                    | 2. cikk (4) bekezdés |                                             |
|                    | 3. cikk              | 15. cikk                                    |
|                    | 4. cikk              | 16. cikk                                    |
|                    | 5. cikk              | 4. cikk (3) bekezdés                        |
|                    | 6. cikk              | 17. cikk                                    |
|                    | 7. cikk              | 28. cikk, (3) bekezdés                      |
|                    | 8. cikk              | 26. cikk                                    |
|                    | 9. cikk              | –                                           |

| 684/92/EK rendelet    | 12/98/EK rendelet     | E rendelet                        |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 14. cikk              |                       | 18. cikk                          |
| 15. cikk              |                       | 19. cikk                          |
|                       | 11. cikk (1) bekezdés | 20. cikk                          |
| 16. cikk (1) bekezdés |                       | 21. cikk (1) bekezdés             |
| 16. cikk (2) bekezdés |                       | 21. cikk (2) bekezdés             |
| 16. cikk (3) bekezdés |                       | 22. cikk (1) bekezdés             |
| 16. cikk (4) bekezdés |                       | 23. cikk (1) bekezdés             |
| 16. cikk (5) bekezdés |                       | 22. cikk (2) bekezdés             |
|                       | 11. cikk (2) bekezdés | 23. cikk (2) bekezdés             |
|                       | 11. cikk (3) bekezdés | 23. cikk (2) bekezdés             |
|                       | 11. cikk (4) bekezdés | –                                 |
|                       | 12. cikk              | 22. cikk (5) bekezdés és 23. cikk |
|                       | 13. cikk              | –                                 |
| 16a. cikk             | 10. cikk              | 26. cikk                          |
| 17. cikk              |                       | –                                 |
| 18. cikk              |                       | 25. cikk                          |
| 19. cikk              | 14. cikk              | 27. cikk                          |
| 20. cikk              |                       |                                   |
| 21. cikk              |                       | 29. cikk                          |
| 22. cikk              | 15. cikk              | 30. cikk                          |
| Melléklet             |                       | II. melléklet                     |

## A TANÁCS INDOKOLÁSA

### I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2007. május 25-én „a közúti szállításról szóló csomag” három javaslata egyikeként az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot nyújtott be <sup>(1)</sup>.

Az Európai Parlament 2008. június 5-én megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét.

A Tanács 2009. január 9-én a Szerződés 251. cikkének megfelelően elfogadta közös álláspontját.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét is. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt a három javaslatról.

### II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

#### 1. Általános megjegyzések

Az Európai Tanács 2007 tavaszi ülésének „A közlekedési ágazatnak a lisszaboni stratégia teljesítéséhez való hozzájárulásáról szóló következtetéseit” követően a Bizottság úgy döntött, hogy – többek között abból a célból, hogy biztosítsa, hogy az adminisztratív terhek megfelelőek és arányosak legyenek – javaslatokat terjeszt elő azon meglévő jogi keretek felülvizsgálata érdekében, amelyek a közúti fuvarozói szakma gyakorlására, a nemzetközi közúti áru fuvarozási piacokhoz való hozzáférésre, illetve az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás piacához való hozzáférésre vonatkoznak. Együttesen az új javaslatok célja az, hogy korszerűsítsék, felváltsák és egyesítsék a közúti áru fuvarozókra és személyszállítókra, valamint a közúti fuvarozói piacokhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket.

Az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat két jelenleg alkalmazandó jogszabályt vált fel <sup>(2)</sup>. A fő célkitűzés a menetrend szerinti nemzetközi járatok engedélyezési eljárásának leegyszerűsítése egyrészt a jobb harmonizáció elérése, másrészt a belső piacon belüli tisztességesebb verseny előmozdítása érdekében.

A Tanács által elfogadott közös álláspont koherens keretet hoz létre a Közösségben autóbusszal végzett nemzetközi személyszállításához. Egyszerűbb és gyorsabb eljárást ír elő a menetrend szerinti nemzetközi járatok engedélyezésére. A javaslat az adminisztratív terhek és a különösen a közúti ellenőrzések során keletkező idővesztés csökkentése érdekében egyszerűsíti és szabványosítja a közösségi engedély és a hiteles másolatok formátumát. A közös álláspont ezen felül – a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának feltételeiről szóló rendeletnek megfelelően létrehozandó nemzeti kapcsolattartó pontok kialakítása révén – megerősíti a tagállamok közötti információcserét.

#### 2. Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések

##### i. A rendelet hatályának, fogalom meghatározásainak és alapelveinek egyértelműsítése

A Tanács nagymértékben követte a bizottsági javaslatot, és közös álláspontja előírja, hogy a rendelet a Közösség területén végzett minden nemzetközi fuvarozásra vonatkozik, beleértve a harmadik országokba vagy harmadik országokból végzett fuvarozást, valamint a nem honos vállalkozás által ideiglenesen végzett nemzeti közúti személyszállítást („kabotázs”) is. A nemzetközi fuvarozást illetően a Tanács átfogó fogalom meghatározást adott meg: a harmadik országból vagy harmadik országba végzett fuvarozás tekintetében a közös álláspont előírja, hogy a Közösség és az érintett harmadik ország közötti megállapodás hiányában a rendelet nem vonatkozik az utazás azon részére, amely a felszállás vagy a leszállás szerinti tagállam területére esik. Alkalmazandó ugyanakkor a tranzit tagállamokon belül. A fuvarozók nemzetközi fuvarozás végzése esetén kötelesek minden egyes járművükön egy-egy példányt tartani a közösségi engedély hiteles másolatából annak érdekében, hogy segítsék a végrehajtó hatóságok által végzett hatékony ellenőrzést, különösen a fuvarozó székhelye szerinti tagállamon kívül végzett ellenőrzéseket.

<sup>(1)</sup> A másik két jogalkotási javaslat a következő:

– Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a nemzetközi közúti áru fuvarozási piacokhoz való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás)  
– Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról.

<sup>(2)</sup> A 684/92/EGK és a 12/98/EK rendelet.

Az Európai Parlament úgy döntött, hogy a Bizottság megközelítését követi, és nem fogadott el módosításokat e kérdésről.

ii. *Közösségi engedély és hiteles másolatok*

A bizottsági javaslat szerint a közösségi engedélyt öt éves megújítható időszakra bocsátják ki. A javaslat ezen felül arra kötelezi a tagállamokat, hogy a vezessék be az engedély és a hiteles másolatok sorszámát a közúti fuvarozási vállalkozásokról vezetett azon országos elektronikus nyilvántartásukba, amelyet a közúti fuvarozó szakma gyakorlásának feltételeiről szóló rendeletre irányuló javaslat előír.

A Tanács közös álláspontjában rugalmasabb megközelítést és a közösségi engedély hosszabb érvényességi időtartamát teszi lehetővé, mivel a fenti nyilvántartás lehetővé fogja tenni a fuvarozási vállalkozás jelenlegi állapotának azonnali ellenőrzését. A közös álláspont ezért kiterjeszti a megújítható közösségi engedély érvényességi idejét „legfeljebb 10 évre”, bevezeti az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárást (komitológiai eljárást) a közösségi engedély érvényessége jövőben szükséges technikai kiigazításainak kezelésére, és megfelelően módosítja az engedély kibocsátási és megújítási feltételeinek ellenőrzésére vonatkozó rendelkezéseket is.

A fenti okmányok lehetséges hamisításának megakadályozása érdekében a Tanács úgy határozott, hogy módosítja az I. mellékletet azáltal, hogy biztonsági jellemzőket ad hozzá, amelyek közül az okmánynak legalább kettőt tartalmaznia kell. Az Európai Parlament úgy döntött, hogy a Bizottság megközelítését követi, és nem fogadott el módosításokat e kérdésről.

iii. *A menetrend szerinti nemzetközi járatok engedélyezési eljárása*

A Tanács nagymértékben követte a bizottsági javaslatot, és közös álláspontja a 684/92/EK rendeletben előírt, képest racionalizált és egyszerűsített eljárást irányoz elő. Az engedélyeket ezentúl meg kell adni, kivéve az alábbi két esetben: a kérelmezett szolgáltatás súlyosan veszélyeztetné az érintett közvetlen szakaszokon a közösségi jogszabályoknak megfelelő egy vagy több közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó hasonló szolgáltatás életképességét, vagy a szolgáltatás fő célja nem az, hogy különböző tagállamok területén található megállóhelyek között utasokat fuvarozzon. Ezzel összefüggésben a tagállamoknak megkülönböztetésmentes kritériumokat kell kidolgozniuk, amelyek lehetővé teszik a közszolgáltatási szerződések életképességének megállapítását a nemzetközi menetrend szerinti járatok engedélyezési eljárása keretében. A Tanács követte a bizottsági megközelítést, mely szerint azon tagállamok hatóságai, amelyek területén a járat csak áthalad, de utasok felszállására és leszállására nem kerül sor, csak tájékoztatásban részesülnek, amikor az érintett tagállamok már megállapodtak abban, hogy engedélyezik a szóban forgó járatot. A Tanács azonban ezen túl megállapított egy két hónapos határidőt is a Bizottság számára arra, hogy döntést hozzon az engedélyezésről azokban az esetekben, amikor az engedélyező hatóság nem tud döntést hozni.

Az Európai Parlament ellenben törölte a tagállamok azon lehetőségét, hogy felfüggeszék vagy visszavonják az engedélyt, ha az súlyosan veszélyezteti egy közszolgáltatási szerződés életképességét.

iv. *Kabotázs*

A kabotázst illetően a Tanács nagyjából követte a bizottsági javaslatot. Ennélfogva a kabotázusra vonatkozó szabályok lényegüket tekintve nagyjából nem változnak. A Tanács különösen jóváhagyta a 12/98/EK rendelet 9. cikkében szereplő, a belső szállítási piac súlyos zavara esetére meghatározott védekezésekről szóló rendelkezés törlését. E rendelkezést a kabotázs nemzeti piacainak megnyitása óta egyszer sem alkalmazták, ezért feleslegesnek tekinthető. Ami a nemzetközi menetrend szerinti járatok során végzett kabotázst illeti, a Tanács meghatározza, hogy ez a következőt jelenti: e rendelet rendelkezéseivel összhangban „utasok felvétele és célba juttatása” ugyanazon tagállamban, feltéve, hogy nem ez a szóban forgó járat fő rendeltetése.

A Tanács ezen felül közös álláspontjában – az Európai Parlamenthez hasonlóan – a kabotázusra vonatkozó szabályok tekintetében törölte az összes, a munkaidőre vonatkozó rendelkezésre való utalást.

v. *Tagállamok közötti együttműködés*

A Tanács – a bizottsági javaslatot követve, a nemzeti hatóságok közötti információcsere elősegítése és megerősítése érdekében – úgy határozott, hogy közös álláspontjába befoglal egy rendelkezést, amely a tagállamokat a nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztüli információcserére kötelezi. A Tanács követte a bizottsági javaslatot azon kötelezettséget illetően is, hogy a tagállamoknak a közösségi fuvarozási jogszabályok valamennyi súlyos, szankcióval sújtott megsértését be kell vezetniük a közúti fuvarozási vállalkozásokról vezetett országos nyilvántartásukba. Ezen felül a Tanács úgy határozott, hogy az országos nyilvántartásba be kell vezetni a közösségi engedély vagy a hiteles másolatok bármilyen ideiglenes vagy állandó visszavonását. Ez utóbbi bejegyzések két évig maradnak az adatbázisban.

A nemzeti kapcsolattartó pontok, valamint az országos nyilvántartások létrehozásáról szóló rendelkezéseket a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételekről szóló rendelet is tartalmazza.

Az Európai Parlament úgy döntött, hogy a bizottsági javaslatot követi, és nem fogadott el módosításokat e kérdésről.

vi. *A jogsértések szankcionálása*

A tagállamok által jelenleg alkalmazott felügyeleti és ellenőrzési rendszer harmonizálása érdekében a Bizottság a közösségi engedélyek kibocsátására és visszavonására feljogosított nemzeti hatóságok hatáskörének és eszközeinek kiterjesztését javasolja. A javaslat ezért figyelmeztetés megküldésére kötelezi a vállalkozás székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságát, ha egy vállalkozás súlyos, vagy kisebb de ismétlődő jogsértést követett el a közúti fuvarozási jogszabályok tekintetében. E kötelezettség a vállalkozás más tagállamban elkövetett jogsértésére is alkalmazandó. További rendelkezés pontosítja azon szankciókat, amelyeket a tagállam kiszabhat a területén székhellyel rendelkező vállalkozásra, nevezetesen a közösségi engedély hiteles másolatainak vagy magának a közösségi engedélynek, illetve a gépjárművezetői engedélynek az ideiglenes vagy részleges visszavonását.

A Tanács által elfogadott közös álláspont nagymértékben követte a Bizottság súlyos jogsértésekre vonatkozó megközelítését. A Tanács azonban a figyelmeztetés ellen döntött, és megállapodott abban, hogy a fellépés megválasztását a tagállamokra hagyja. A Tanács ezen felül megállapodott abban, hogy a kisebb de ismétlődő jogsértések megítélését a tagállamok mérlegelésére bízza. A közös álláspont bevezeti azt a kötelezettséget is, hogy a vállalkozás székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságának értesítenie kell a megállapított jogsértés szerinti tagállam illetékes hatóságát, hogy kiszabtak-e szankciókat, és mely szankciókat szabták ki. Ezt az értesítést a kérdésről szóló jogerős határozat megszületése után legkésőbb két hónappal kell kiadni.

A bizottsági javaslat új eljárást is bevezet arra az esetre, ha egy tagállam megbizonyosodik egy nem honos vállalkozás által elkövetett súlyos jogsértésről. Az eljárást követően a tagállamnak egy hónapon belül kell eljuttatnia az információkat a székhely szerinti tagállamnak, amely közigazgatási szankciókat szabhat ki. Az érintett vállalkozás székhelye szerinti tagállamnak három hónap áll a rendelkezésére a másik tagállam értesítésére a következményekről.

A tanácsi közös álláspont átveszi ezt a rendelkezést, de két hónapot hagy a közlésre. A tanácsi közös álláspont nem tartalmaz olyan kötelezettséget, mely szerint a vállalkozás székhelye szerinti tagállamnak jelentést kell készítenie a további intézkedésekről.

Az Európai Parlament is a kisebb de ismétlődő jogsértésekre vonatkozó rendelkezések szerepeltetése ellen döntött. Továbbá megszavazott egy olyan rendelkezést, amely lehetséges szankcióként lehetővé teszi pénzbírság kiszabását.

### 3. Az Európai Parlament által elfogadott más módosítások

A további, a közös álláspontban nem szereplő módosítások a következőkre vonatkoznak:

- 2009. január 1-je, mint a rendelet alkalmazásának rögzített időpontja;
- a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelvre való hivatkozás a kabotázsra vonatkozó szabályok tekintetében;

- az a lehetőség, hogy a menetrend szerinti, határokat átszelő, a határtól legfeljebb 50 kilométerre eltávolodó járatok mentesüljenek az engedélyezési eljárás alól;
- a helyi kirándulások engedélyezésének kiterjesztése; valamint
- a 12 napos szabálynak a vezetési és pihenőidőkről szóló jogszabályokba való ismételt bevezetése.

### III. ÖSSZEGZÉS

A Tanács közös álláspontja kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát, és az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy e közös álláspont a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.

---

## 7/2009/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2009. január 9-én elfogadva

a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendelete elfogadása céljából (átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/C 62 E/03)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében meghatározott eljárásnak megfelelően <sup>(2)</sup>

mivel:

(1) Alapvető változtatásokat kell eszközölni a tagállamok területére vagy területéről történő, illetve a tagállamok területén áthaladó, Közösségen belüli közúti árufuvarozási piacra való bejutásról szóló, 1992. március 26-i 881/92/EGK tanácsi rendeleten <sup>(3)</sup>, a nem honos fuvarozók valamely tagállamban nyújtott belföldi közúti árufuvarozási szolgáltatásai feltételeinek meghatározásáról szóló, 1993. október 25-i 3118/93/EGK tanácsi rendeleten <sup>(4)</sup> valamint a közúti árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok létrehozásáról szóló, 2006. december 12-i 2006/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(5)</sup>. Az érthetőség és egyszerűsítés érdekében ezen jogi aktusokat át kell dolgozni és egy egységes rendeletbe kell szerkeszteni.

(2) A közös közlekedéspolitikát létrehozása többek között magában foglalja a Közösség területén a nemzetközi árufuvarozási piacra való bejutásra alkalmazható közös szabályok megalkotását, és azon feltételek meghatározását, amelyek szerint egy nem honos fuvarozó fuvarozási szolgáltatásokat működtethet egy tagállamban. Ezeket a szabályokat oly módon kell megállapítani, hogy hozzájáruljanak a belső szállítási piac gördülékeny működéséhez.

(3) A nemzetközi közúti árufuvarozás egységes, az egész Közösségre kiterjedő keretének biztosítása érdekében e rendeletet a Közösségen belüli minden nemzetközi árufuvarozásra alkalmazni kell. A tagállamok és a harmadik országok közötti kétoldalú megállapodások továbbra is nagy mértékben kiterjednek a tagállamok és a harmadik országok közötti fuvarozásra. Ezért ez a rendelet mindaddig nem alkalmazható a fuvarozás berakodás és kirakodás helye szerinti tagállam területén végzett szakaszára, ameddig nem kötötték meg a Közösség és a kérdéses harmadik országok közötti szükséges megállapodásokat. Alkalmazandó azonban a tranzittagállamokon belül.

(4) a közös közlekedéspolitikát létrehozása a szolgáltatóval szembeni minden olyan korlátozás eltörlését jelenti, amely az állampolgárságon, vagy pedig azon a tényen alapul, hogy a szolgáltató a szállítási szolgáltatás nyújtása szerinti tagállamtól eltérő tagállamban telepedett le;

(5) mivel ezen cél zökkenőmentes és rugalmas megvalósítása céljából – amíg a közúti árufuvarozási piac harmonizációja nem zárult le – rendelkezéseket kell hozni egy átmeneti kábótázsszabályozásról.

(6) A 2006/94/EK irányelv alapján a fuvarozás bizonyos típusai kivételt képeznek a közösségi és más fuvarozási engedélyek alól. Az e rendelet által előírt piaci szervezet keretein belül a közösségi engedélyezés és minden más fuvarozási engedélyezés alóli felmentést fenn kell tartani néhány fuvarozási típusra vonatkozóan, tekintettel azok sajátos természetére.

(7) A 2006/94/EK irányelv alapján a 3,5 és 6 tonna közötti össztömegű gépjárművekkel történő árufuvarozás mentességet élvezett a közösségi engedély kötelezettsége alól. Az árufuvarozás és a személyszállítás területén ugyanakkor a közösségi szabályok általában véve alkalmazandók a 3,5 tonnát meghaladó legnagyobb össztömegű gépjárművekre. Ezért az e rendeletben foglalt rendelkezéseket a közösségi közúti szállítás szabályainak általános hatályához kell igazítani, és csak a legfeljebb 3,5 tonna össztömegű gépjárművekre lehet mentességet biztosítani.

<sup>(1)</sup> HL C 204., 2008.8.9., 31. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2008. május 21-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2009. január 9-i közös állásponja és az Európai Parlament ...-i állásponja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács ...-i határozata.

<sup>(3)</sup> HL L 95., 1992.4.9., 1. o.

<sup>(4)</sup> HL L 279., 1993.11.12., 1. o.

<sup>(5)</sup> HL L 374., 2006.12.27., 5. o.

- (8) A nemzetközi közúti áru fuvarozás gyakorlásának a közösségi engedély megléte a feltétele. A fuvarozókat kötelezni kell arra, hogy minden egyes gépjárművükön tartsanak hitelesített másolatot a közösségi engedélyről a végrehajtó hatóságok által végzett ellenőrzések megkönnyítése érdekében, különösen a fuvarozó székhelyének tagállamától eltérő országokban. E célból szükséges, hogy részletesebben meghatározzák a közösségi engedély és a hiteles másolatok külső megjelenését és egyéb jellemzőit.
- (9) Meg kell határozni a közösségi engedélyek kiadását és visszavonását szabályozó feltételeket, a hatályuk alá tartozó fuvarozási típusokat, érvényességi időtartamukat és használatuk részletes szabályait.
- (10) Járművezetői igazolványt is be kell vezetni annak érdekében, hogy a tagállamok ténylegesen ellenőrizhessék, hogy a harmadik országokból származó járművezetőket a szóban forgó fuvarozási műveletért felelős fuvarozó törvényesen alkalmazza vagy a gépjárművezető annak rendelkezésére áll.
- (11) Az e rendeletben előírt közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók, valamint a nemzetközi fuvarozási szolgáltatások egyes kategóriáinak nyújtására engedéllyel rendelkező fuvarozók ideiglenes jelleggel nyújthatnak belföldi szállítási szolgáltatásokat egy tagállamon belül anélkül, hogy az adott tagállamban bejegyzett irodával vagy más egységgel rendelkeznének. Amennyiben ilyen kabotázsművelet végzésére kerül sor, arra vonatkoztatni kell az olyan közösségi jogszabályokat, mint például a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi <sup>(1)</sup> rendelet, valamint a fogadó tagállamban a meghatározott területeken hatályos nemzeti jog.
- (12) Rendelkezéseket kell hozni annak érdekében, hogy fel lehessen lépni az érintett fuvarozási piacok súlyos zavarai esetén. Ebből a célból szükség van egy megfelelő határozathozatali eljárás bevezetésére és a szükséges statisztikai adatok összegyűjtésére.
- (13) A Szerződés letelepedési jogra vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül, a kabotázsművelet a fuvarozók által nem a székhelyük szerinti tagállamban nyújtott szolgáltatásokat foglalja magában, és nem tiltható be addig, amíg nem válik a fogadó tagállamban állandó vagy folyamatos jelleggel végzett tevékenységgé. E követelmény végrehajtásának elősegítése érdekében a kabotázsműveletek gyakoriságát és azt az időszakot, amelyben végezhetők, korlátozni kell. Az ilyen belföldi szállítási szolgáltatásokat ideiglenes alapon engedélyezték. A gyakorlatban nehéznek bizonyult annak megállapítása, mely szolgáltatások engedélyezettek. Ezért világos és könnyen végrehajtható szabályok szükségesek.
- (14) A munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló, 1996. december 16-i 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> rendelkezései alkalmazandók a kabotázsműveletet végző fuvarozási vállalkozásokra.
- (15) A kabotázsműveletek hatékony ellenőrzése érdekében a fogadó tagállamok végrehajtó hatóságainak legalább a fuvarlevelek és a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> szerinti menetíró készülékek adataihoz hozzáféréssel kell rendelkezniük.
- (16) A tagállamoknak egymásnak kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk e rendelet megfelelő alkalmazása céljából.
- (17) A közigazgatási alaki követelményeket – amennyire csak lehet – az e rendelet megfelelő alkalmazását és tényleges végrehajtását biztosító ellenőrzésekről és szankciókról való lemondás nélkül egyszerűsíteni kell. Ennek érdekében egyértelművé kell tenni és meg kell erősíteni a közösségi engedély visszavonásának jelenlegi szabályait. A jelenlegi szabályokat oly módon kell kiigazítani, hogy lehetővé tegyék a fogadó tagállamban elkövetett súlyos jogsértések büntetését. A szankciók nem lehetnek diszkriminatív jellegűek, és arányban kell állniuk a jogsértések súlyával. Biztosítani kell a bírósági jogorvoslat lehetőségét bármilyen kiszabott szankcióval szemben.
- (18) A tagállamok a fuvarozók minden súlyos, szankcióval sújtott jogsértését bevezetik nemzeti elektronikus nyilvánosságukba.
- (19) A nemzeti hatóságok közötti információcsere megkönnyítése és erősítése érdekében a tagállamoknak a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról szóló, ...-i .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(4)</sup> alapján létrejött nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül meg kell osztaniuk egymással a vonatkozó információkat.
- (20) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(5)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (21) A Bizottságot különösen az e rendelet I. és a II. mellékletének a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítására kell felhatalmazni. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a rendelet nem alapvető elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

<sup>(2)</sup> HL L 18., 1997.1.21., 1. o.<sup>(3)</sup> HL L 370., 1985.12.31., 8. o.<sup>(4)</sup> HL L ...<sup>(5)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.<sup>(1)</sup> HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

- (22) A tagállamoknak meg kell hozniuk az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket, különösen a határos, arányos és visszatartó erejű szankciók tekintetében.
- (23) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a nemzetközi közúti árufuvarozás egységes, az egész Közösségre kiterjedő keretének biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért annak terjedelme és hatásai miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket fogadhat el a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvével összhangban. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

## I. FEJEZET

### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

#### 1. cikk

#### Hatály

- (1) Ezt a rendeletet a Közösség területén ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozásra kell alkalmazni.
- (2) Ezt a rendeletet egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból tagállamba történő fuvarozás esetén a tranzittagállamok területén végzett útszakaszokra kell alkalmazni. A rendelet nem alkalmazandó a berakodás és kirakodás helye szerinti tagállam területén végzett fuvarozásra mindaddig, amíg nem kötötték meg a Közösség és az érintett harmadik ország között szükséges egyezményt.
- (3) A (2) bekezdésben említett egyezmény megkötéséig ez a rendelet nem érinti az alábbiakat:
- a) egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból egy tagállamba történő olyan fuvarozásokra vonatkozó rendelkezések, amelyek a tagállamok és az érintett harmadik országok által megkötött kétoldali egyezményekben szerepelnek;
- b) egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból egy tagállamba történő olyan fuvarozásokra vonatkozó, a tagállamok között megkötött kétoldali egyezményekben szereplő rendelkezések, amelyek vagy kétoldali engedélyek vagy liberalizációs rendelkezések alapján megengedik áru berakodását vagy kirakodását egy tagállamban olyan fuvarozó számára, amelynek székhelye nem abban a tagállamban van.
- (4) Ezt a rendeletet a III. fejezetben előírtak szerint alkalmazni kell a nem honos fuvarozó által ideiglenes alapon végzett belföldi közúti árufuvarozásra.

- (5) E rendelet nem alkalmazandó a következő típusú fuvarozásra és az ilyen fuvarozással összefüggésben lebonyolított üresen megtett utakra:

- a) egyetemes szolgáltatásként végzett postai szállítás;
- b) sérült vagy műszaki hibás járművek szállítása;
- c) árufuvarozás olyan gépjárművekkel, amelyek megengedett össztömege, beleértve a pótkocsikat is, nem haladja meg a 3,5 tonnát, vagy amelyek megengedett;
- d) áruszállítás gépjárművekkel a következő feltételek teljesítése esetén:
- a szállított árunak a vállalkozás tulajdonában kell lennie, vagy a vállalkozás által eladottnak, megvásároltnak, bérbe adottnak vagy bérbe vettnek, előállítottak, kivontnak, feldolgozottak vagy javítottaknak kell lennie;
  - a szállítás célja az áruknak a vállalkozásba vagy a vállalkozásból történő elszállítása vagy elmozdítása a vállalkozáson belül vagy azon kívül a vállalkozás saját céljaira;
  - az ilyen szállításhoz használt gépjárműveket a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet tagjai vezetik;
  - az áruszállító járművek a vállalkozás saját tulajdonában vannak, vagy a vállalkozás által részletfizetésre megvásároltnak vagy béreltnak kell lenniük, feltéve, hogy az utóbbi esetben megfelelnek a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti árufuvarozásra történő használatáról szóló, 2006. január 18-i 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(1)</sup>; és
  - ilyen szállítás a vállalkozás tevékenységi körében csak melléktevékenység.
- e) gyógyszerek, készülékek, gyógyászati berendezések és felszerelések, valamint egyéb, vészhelyzet esetén szükséges cikkek szállítása, különösen természeti katasztrófák esetén.
- Az első albekezdés d) iv. pontját nem kell alkalmazni az általában használt gépjármű műszaki hibája miatt rövid helyettesítésre használt járműre.

- (6) Az (5) bekezdés rendelkezései nem érintik azon feltételeket, amelyeket valamely tagállam állapít meg saját állampolgárai számára, amennyiben részt vesznek a hivatkozott bekezdésben említett tevékenységek egyikeiben.

#### 2. cikk

### Fogalommeghatározások

Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:

1. „jármű”: valamely tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét valamely tagállamban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag árufuvarozásra szolgál;

<sup>(1)</sup> HL L 33., 2006.2.4., 82. o.

## 2. „nemzetközi fuvarozás”

- a) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út, amelynél a kiindulási pont és a végpont két különböző tagállamban van, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
  - b) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út egy tagállamból egy harmadik országba vagy egy harmadik országból egy tagállamba, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
  - c) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út harmadik országok között, egy vagy több tagállamon keresztül történő tranzittal; vagy
  - d) az a), b) és c) pontokban említett fuvarozásokkal kapcsolatban üresen megtett út;
3. „fogadó tagállam”: a fuvarozó székhelyének megfelelő tagállamtól eltérő tagállam, amelyben a fuvarozó működik;
4. „nem honos fuvarozó”: a fogadó tagállamban működő közúti áru fuvarozói vállalkozás;
5. „járművezető”: bármely személy, aki a járművet akár rövid ideig is vezeti, vagy aki egy járműben azért utazik, hogy szükség esetén feladatai részeként a járművezetésre rendelkezésre álljon;
6. „kabotázs művelet”: a fogadó tagállamban díjazás ellenében ideiglenes alapon végzett belföldi fuvarozás;
7. „a közösségi közúti fuvarozási jogszabályok súlyos megsértése”: olyan jogsértések, amelyek a .../2009/EK rendelet 6. cikkének (1) és (2) bekezdésével összhangban a jó hírnév elvesztéséhez, és/vagy a közösségi engedély ideiglenes vagy végleges visszavonásához vezethetnek.

## II. FEJEZET

## NEMZETKÖZI FUVAROZÁS

## 3. cikk

## Általános alapelvek

A nemzetközi fuvarozás közösségi engedélyhez és – amennyiben a járművezető harmadik ország állampolgára – járművezetői igazolványhoz kötötten végezhető.

## 4. cikk

## Közösségi engedély

1) A közösségi engedélyt egy tagállamnak kell kiadnia e rendeletnek megfelelően bármely olyan fuvarozó számára, aki ellenszolgáltatás fejében árut szállít, és:

- a) az említett tagállamban székhellyel rendelkezik a Közösség és az adott tagállam nemzeti jogszabályainak megfelelően; és

- b) a Közösségnek és az adott tagállam közötti áru fuvarozási szakma gyakorlásának engedélyezésére vonatkozó nemzeti jogszabályainak megfelelően a székhelye szerinti tagállamban jogosultságot kapott a nemzetközi közúti áru fuvarozásra.

(2) A közösségi engedélyt a székhely szerinti tagállam illetékes hatóságai bocsátják ki legfeljebb tíz éves megújítható időszakra.

Az e rendelet alkalmazási időpontja előtt kibocsátott közösségi engedélyk és hiteles másolatok lejáratuk időpontjáig érvényesek.

A Bizottság a közösségi engedély érvényességi idejét a műszaki fejlődéshez igazítja, különösen a .../2009/EK rendelet 16. cikkében előírt közúti fuvarozói nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 15. cikk (2) bekezdésében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) A székhely szerinti tagállam az engedély birtokosának kiadja a közösségi engedély eredeti példányát, amelyet a fuvarozónál kell őrizni, valamint a közösségi engedély birtokosának az akár teljes tulajdonosként, akár más jogcímen, például részletvásárlás, bérleti vagy lízingszerződés alapján rendelkezésére álló járművek számának megfelelő számú hiteles másolatot.

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

A Bizottság az I. és II. mellékletet a műszaki fejlődéshez igazítja. Az e rendelet nem alapvető elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 14. cikk (1a) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) A közösségi engedélyt és a hiteles másolatokat az azokat kiadó hatóság bélyegzőjével, valamint aláírással és sorszámmal kell ellátni. A közösségi engedély és a hiteles másolatok sorszáma a fuvarozóra vonatkozó adatok részeként be kell jegyezni a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásába.

(6) A közösségi engedélyt a fuvarozó nevére állítják ki és az nem átruházható. A közösségi engedély hitelesített másolatából egy-egy példányt a fuvarozó minden járművén tartani kell, és az ellenőrzésre jogosult személy felszólítására be kell mutatni.

Járműszerelvénnyel esetén a hiteles másolatot a gépjárművön kell tartani. Ennek érvényesnek kell lennie a járműszerelvényre abban az esetben is, ha a pótkocsi vagy félpótkocsi nincs bejegyezve vagy feljegyezve a forgalomban való részvételre az engedély birtokosának a nevében, vagy ha a forgalomban való részvételre egy másik tagállamban van bejegyezve vagy feljegyezve.

## 5. cikk

**Járművezetői igazolvány**

(1) A járművezetői igazolványt valamely tagállam állítja ki e rendeletnek megfelelően minden olyan fuvarozónak, aki:

- a) közösségi engedéllyel rendelkezik; és
- b) az adott tagállamban törvényesen alkalmaz olyan járművezetőt, aki nem állampolgára egyik tagállamnak sem, sem pedig a harmadik országok huzamos tartózkodási engedéllyel rendelkező állampolgárainak jogállásáról szóló, 2003. november 25-i 2003/109/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> értelmében huzamos tartózkodási engedéllyel rendelkező személy, vagy törvényesen foglalkoztat olyan járművezetőt, aki nem állampolgára egyik tagállamnak sem, sem pedig az irányelv értelmében huzamos tartózkodási engedéllyel rendelkező személy, és aki az adott tagállamban az alábbi formában előírt foglalkoztatási és szakképzési feltételeknek megfelelően áll a fuvarozó rendelkezésére:

i törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezések; és adott esetben

ii kollektív szerződések, az adott tagállamban alkalmazott szabályoknak megfelelően.

(2) A fuvarozó letelepedés szerinti tagállama a járművezetői igazolványt a közösségi engedély jogosultjának kérelmére adja ki minden olyan járművezető részére, aki nem állampolgára egyik tagállamnak sem, sem pedig a 2003/109/EK irányelv értelmében huzamos tartózkodási engedéllyel rendelkező személy, és akit a fuvarozó jogszerűen alkalmaz, illetve a fuvarozó rendelkezésére álló minden olyan járművezető részére, aki nem állampolgára egyik tagállamnak sem, sem pedig a 2003/109/EK irányelv értelmében huzamos tartózkodási engedéllyel rendelkező személy. Minden egyes járművezetői igazolvány igazolja, hogy az abban megnevezett járművezetőt az (1) bekezdésben meghatározott feltételek szerint alkalmazzák.

(3) A járművezetői igazolványnak meg kell felelnie a III. mellékletben szereplő mintának. Rendelkeznie kell továbbá a I. mellékletben felsorolt biztonsági jellemzők közül legalább kettővel.

(4) A Bizottság az III. mellékletet a műszaki fejlődéshez igazítja. Az e rendelet nem alapvető elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 15. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(5) A járművezetői igazolványt az azt kibocsátó hatóság bélyegzőjével, valamint aláírással és sorszámmal kell ellátni. A gépjárművezetői igazolvány sorszámmal azon fuvarozóra vonatkozó adatok részeként lehet bejegyezni a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásába, aki azt az igazolványban megjelölt járművezető rendelkezésére bocsátja.

(6) A járművezetői igazolvány a fuvarozó tulajdona, aki az okmányt akkor bocsátja az abban megjelölt járművezető rendelkezésére, amikor a járművezető a fuvarozó részére kiadott közösségi engedéllyel vezet egy járművet. A fuvarozó letelepedése szerinti tagállam illetékes hatóságai által kibocsátott járművezetői igazolvány egy hiteles másolatát a fuvarozó vállalkozás telephelyén kell őrizni. A járművezetői igazolványt bármely, ellenőrzésre jogosult hivatalos személy felszólítására be kell mutatni.

(7) A járművezetői igazolványt a kibocsátó tagállam által meghatározott időszakra, de legfeljebb öt évre adják ki. Az e rendelet alkalmazási időpontja előtt kibocsátott gépjárművezetői igazolványok a lejárati időpontjáig érvényesek.

A járművezetői igazolvány csak addig érvényes, amíg teljesülnek a kibocsátás alapjául szolgáló feltételek. A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy amint a kibocsátás alapjául szolgáló feltételek nem teljesülnek, a fuvarozó az igazolványt az azt kiadó hatóságoknak azonnal visszaadja.

## 6. cikk

**A feltételek ellenőrzése**

(1) A közösségi engedély iránti kérelem vagy a közösségi engedélynek a 4. cikk (2) bekezdése szerinti megújítása iránti kérelem benyújtásakor, a székhely szerinti tagállam illetékes hatóságai ellenőrzik, hogy a fuvarozó megfelel-e, vagy továbbra is megfelel-e a 4. cikk (1) bekezdésében megállapított követelményeknek.

(2) A fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságai minden évben az adott tagállamban kiadott érvényes járművezetői igazolványok legalább 20 százalékára kiterjedően ellenőrzik, hogy továbbra is teljesülnek-e a járművezetői igazolványok kibocsátásának a 5. cikk (1) bekezdésében említett feltételei.

## 7. cikk

**A közösségi engedély és a járművezetői igazolvány kibocsátásának elutasítása és visszavonása**

(1) Amennyiben a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott vagy az 5. cikk (1) bekezdésében említett feltételek nem teljesülnek, a fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságai indoklást tartalmazó határozatban elutasítják a közösségi engedély vagy a járművezetői igazolvány kiadása vagy érvényességének meghosszabbítása iránti kérelmet.

(2) Az illetékes hatóságok visszavonják a közösségi engedélyt vagy a járművezetői igazolványt, amennyiben annak jogosultja:

a) már nem teljesíti a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott vagy az 5. cikk (1) bekezdésében említett feltételeket, vagy

b) helytelen információkat közölt a közösségi engedély vagy a járművezetői igazolvány iránti kérelme tekintetében.

<sup>(1)</sup> HL L 16., 2004.1.23., 44. o.

## III. FEJEZET

## KABOTÁZS

## 8. cikk

## Általános alapelv

(1) Minden ellenszolgáltatás fejében munkát végző közúti árufuvarozó, aki közösségi engedély jogosultja, továbbá amelynek a járművezetője, amennyiben egy harmadik ország állampolgára, rendelkezik járművezetői igazolvánnyal, jogosult – az e fejezetben meghatározott feltételek alapján – kabotázsművelet végzésére.

(2) Az (1) bekezdésben említett közúti árufuvarozóknak engedélyezik, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvénnyel ugyanazon jármű gépjárművel legfeljebb három kabotázsműveletet hajtsanak végre egy másik tagállamból vagy harmadik országból a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozást és azt követően, hogy a beérkező nemzetközi fuvar során szállított áruk megérkeztek a rendeltetési helyükre. A fogadó tagállam elhagyását megelőző kabotázsművelet utolsó árukirakodásának hét nappal a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozáshoz kapcsolódó kirakodás után meg kell történnie.

Az első albekezdésben említett határidőn belül a fuvarozók az első albekezdés értelmében engedélyezett kabotázsművelet közül néhányat vagy azok mindegyikét bármely tagállamban elvégezhetik a feltétellel, hogy tevékenységük az adott tagállam területére történő, rakomány nélküli belépést követő három napon belül tagállamonként egy kabotázsműveletre korlátozott.

(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 azon nemzetközi fuvarozásról, amely során a fogadó tagállamba érkezett, másrészt az ott folytatott minden egyes egymást követő kabotázsműveletről.

Az első albekezdésben említett bizonyítéknak minden művelet kapcsán a következőket kell magában foglalnia:

- a) a feladó neve, címe és aláírása;
- b) a fuvarozó neve, címe és aláírása;
- c) a címzett neve és címe, valamint aláírása és a szállítás napja, amennyiben az áruk már megérkeztek;
- d) az áruk átvételének helye és dátuma, illetve a szállításra kijelölt hely;
- e) az áruk természetének és csomagolási módjának közismert megnevezése, illetve veszélyes áruk esetében az általánosan elismert megnevezés, továbbá a csomagok száma és különleges jelzései és számozásuk;
- f) az áruk bruttó súlya vagy más módon kifejezett mennyisége;
- g) a gépjármű és a pótkocsik rendszáma.

(4) Bármely fuvarozó számára, aki jogosult a vállalkozásának székhelye szerinti tagállamban az adott tagállam jogszabályainak

megfelelően, az 1. cikk (5) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott, ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási tevékenység végzésére, az e fejezet szerinti feltételekkel engedélyezett az azonos jellegű kabotázsművelet végzése vagy a kabotázsművelet azonos kategóriába tartozó járművel történő végzése.

(5) Az 1. cikk (5) bekezdésének d) és e) pontja szerinti fuvarozási szolgáltatások keretében végzett kabotázsművelet engedélyezése nem esik korlátozás alá.

## 9. cikk

## A kabotázsműveletekre alkalmazandó szabályok

(1) A kabotázsműveletek végzése – a közösségi jogszabályok alkalmazására is figyelemmel – a fogadó tagállamban hatályos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések hatálya alá tartozik az alábbiak tekintetében:

- a) a fuvarozási szerződésre irányadó feltételek;
- b) a közúti járművek tömege és méretei;
- c) bizonyos árukezelési kategóriák, különösen a veszélyes áruk, romlandó élelmiszerek és élő állatok szállítására vonatkozó követelmények;
- d) vezetési és pihenőidők;
- e) a fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó hozzáadottérték-adó (HÉA).

Az első albekezdés b) pontjában említett tömeg- és méretadatok adott esetben túlléphetik a fuvarozó székhelye szerinti tagállamban megállapított értékeket, de semmiképpen nem haladhatják meg a fogadó tagállam által a belföldi közlekedés tekintetében meghatározott határokat vagy a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> 6. cikkének (1) bekezdése szerinti tanúsítványokban említett műszaki jellemzőket.

(2) Az állampolgárságon vagy a letelepedés helyén alapuló hátrányos megkülönböztetés megakadályozására az (1) bekezdés szerinti törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések a fogadó tagállamnak a honos fuvarozóira alkalmazott rendelkezéseivel megegyező feltételekkel vonatkoznak a nem honos fuvarozókra.

## 10. cikk

## Védintézkedési eljárás

(1) Amennyiben egy adott földrajzi területen a nemzeti fuvarozási piacon súlyos zavar alakul ki a kabotázs következtében vagy az által súlyosbítva, bármely tagállam a Bizottsághoz fordulhat védintézkedések elfogadása céljával, megadva a Bizottság számára a szükséges információkat és tájékoztatva a Bizottságot az általa a honos fuvarozók tekintetében meghozni kívánt intézkedésekről.

<sup>(1)</sup> HLL 235., 1996.9.17., 59. o.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában:

- „nemzeti fuvarozási piac súlyos zavara egy adott földrajzi területen”: az adott piacra jellemző problémák megjelenése, ami a kereslet tekintetében súlyos és potenciálisan tartós túlkínálat veszélyéhez vezethet, veszélyeztetve jelentős számú közúti fuvarozó pénzügyi egyensúlyát és túlélését,
- „földrajzi terület”: egy tagállam területének egészére vagy egy részére kiterjedő, vagy más tagállamok területének egészére vagy egy részére kiterjedő terület.

(3) Különösen a vonatkozó adatok alapján, a Bizottság megvizsgálja a kialakult helyzetet a 15. cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal történt konzultációt követően, és a tagállam kérelmének beérkezését követő egy hónapon belül dönt a védintézkedések szükségességéről, és szükségességük esetén elrendeli azokat.

Ezek az intézkedések akár odáig is terjedhetnek, hogy a kérdéses területet ideiglenesen kiveszik e rendelet területi hatálya alól.

Az e cikk szerint elfogadott intézkedések legfeljebb hat hónapos érvényességi időtartamra maradnak hatályban, és egyszer, legfeljebb hat hónapra meghosszabbíthatók, ugyanolyan érvényességi időhatárokkal.

A Bizottság késedelem nélkül értesíti a tagállamokat és a Tanácsot minden, e bekezdés alapján meghozott határozatról.

(4) Amennyiben a Bizottság úgy dönt, hogy egy vagy több tagállamot érintő védintézkedést fogad el, akkor az érintett tagállamok illetékes hatóságai kötelesek azonos hatályú intézkedéseket hozni a honos fuvarozók tekintetében, és erről tájékoztatják a Bizottságot. Ezek az intézkedések legkésőbb a Bizottság által elfogadott védintézkedésekkel megegyező időponttól alkalmazandók.

(5) Bármely tagállam a Tanács elé utalhatja a Bizottság (3) bekezdés szerint meghozott határozatát az értesítésétől számított 30 napon belül. A Tanács az utalást követő 30 napon belül, vagy több tagállam beérkezése esetén az első beérkezést követő 30 napon belül, minősített többséggel eltérő határozatot hozhat.

A Tanács határozatára a (3) bekezdés harmadik albekezdése szerinti érvényességi időhatárok vonatkoznak. Az érintett tagállamok illetékes hatóságai kötelesek azonos hatályú intézkedéseket hozni a honos fuvarozók tekintetében, és erről tájékoztatják a Bizottságot. Amennyiben a Tanács nem hoz határozatot az első albekezdés szerinti határidőn belül, a Bizottság határozata véglegessé válik.

(6) Amennyiben a Bizottság úgy véli, hogy a (3) bekezdés szerinti intézkedéseket meg kell hosszabbítani, javaslatot terjeszt a Tanács elé, amely minősített többséggel határoz.

#### IV. FEJEZET

### KÖLCSÖNÖS SEGÍTSÉGNYÚJTÁS ÉS SZANKCIÓK

#### 11. cikk

#### Kölcsönös segítségnyújtás

A tagállamok kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak e rendelet alkalmazásának és figyelemmel kísérésének biztosításához. Információt cserélnek a .../2009/EK rendelet 18. cikke alapján létrehozott nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül.

#### 12. cikk

#### A jogsértések szankcionálása a letelepedés szerinti tagállam által

(1) A közösségi közúti fuvarozásra vonatkozó szabályozásnak a bármely tagállamban elkövetett, illetve megállapított súlyos megsértése esetén a jogsértéseket elkövető fuvarozó letelepedése szerinti tagállam illetékes hatóságai megteszik az ügy kezeléséhez szükséges megfelelő intézkedéseket, ami többek között a következő közigazgatási szankciók kivetéséhez vezethet:

- a) a közösségi engedély egyes vagy az összes hiteles másolatának ideiglenes, illetve végleges visszavonása;
- b) a közösségi engedély ideiglenes, illetve végleges visszavonása.

E szankciókat a közösségi engedély jogosultja által elkövetett jogsértések súlyát figyelembe véve az ügyben hozott végleges határozatot követően, valamint a birtokában lévő, a nemzetközi forgalom figyelembevételével kiadott engedélyek hiteles másolatainak számára tekintettel határozhatják meg.

(2) A járművezetői igazolványokkal történő bármilyen jellegű visszaélés formájában elkövetett súlyos jogsértés esetén a jogsértést elkövető fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságai megfelelő szankciókat szabnak ki, mint például:

- a) a járművezetői igazolványok kiadásának felfüggesztése,
- b) a járművezetői igazolványok visszavonása,
- c) a visszaélések megelőzése érdekében a járművezetői igazolványok kiadásának további feltételek teljesítésétől való függővé tétele,
- d) a közösségi engedély egyes vagy az összes hiteles másolatának átmeneti vagy végleges hatályú visszavonása;
- e) a közösségi engedély ideiglenes, illetve végleges visszavonása.

E szankciókat a közösségi engedély jogosultja által elkövetett jogsértések súlyát figyelembe véve az ügyben hozott végleges határozatot követően határozhatják meg.

(3) A székhely szerinti tagállam illetékes hatóságai a lehető leghamarabb, de legkésőbb az ügyben hozott végleges határozatot követő két hónapon belül tájékoztatják annak a tagállamnak az illetékes hatóságait, amelyben a jogsértést megállapították, hogy szabtak-e ki szankciókat, és az ezen cikk (1) és (2) bekezdésében említett szankciók közül melyeket állapították meg.

Amennyiben nem szabtak ki ilyen szankciókat, a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatósága meghatározza annak indokait.

(4) Az illetékes hatóságok biztosítják, hogy az érintett fuvarozóra megállapított összes szankció arányban álljon a kérdéses szankciókra okot adó jogsértéssel vagy jogsértésekkel, figyelembe véve a jogsértés helye szerinti tagállamban az ugyanezen jogsértésre megállapított szankciókat.

(5) A fuvarozó letelepedése szerinti tagállam illetékes hatóságai a nemzeti jognak megfelelően a fuvarozó ellen egy illetékes nemzeti bíróság előtt eljárást indíthatnak. Tájékoztatja a fogadó tagállam illetékes hatóságát az e célból hozott határozatokról.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy a fuvarozók fellebbezési joggal rendelkezzenek az e cikk alapján őket sújtó bármely közigazgatási szankció ellen.

### 13. cikk

#### A jogsértések fogadó tagállam általi szankcionálása

(1) Ha egy tagállam illetékes hatóságai tudomást szereznek e rendelet vagy a közösségi közúti fuvarozási jogszabályok olyan súlyos, megsértéséről, amelyet nem honos fuvarozó követ el, a tagállam, amelynek területén a jogsértést megállapították, a lehető leghamarabb, de legkésőbb két hónappal az ügyben hozott végleges határozatot követően átadja a következő információkat a fuvarozó letelepedése szerinti tagállam illetékes hatóságainak:

- a) a jogsértés leírását és az elkövetés időpontja;
- b) a jogsértés kategóriáját, típusát és súlyát; és
- c) a megállapított szankciókat és a végrehajtott szankciók.

A fogadó tagállam illetékes hatóságai kérhetik a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságait közigazgatási szankciók alkalmazására, a 12. cikknek megfelelően.

(2) Bármilyen esetleges büntetőeljárás sérelme nélkül a fogadó tagállam illetékes hatóságai jogosultak szankciók kiszabására azzal a nem honos fuvarozóval szemben, aki valamely kabotázsművelet során a területén megszegte ezt a rendeletet vagy a nemzeti vagy közösségi közúti jogszabályokat. A szankciókat hátrányos megkülönböztetés nélkül állapítják meg. E szankció lehet figyelmeztetés, illetve – súlyos jogsértés esetén – a jogsértés

elkövetése szerinti fogadó tagállam területén a kabotázsművelet történő időszakos kizárás.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a fuvarozók fellebbezési joggal rendelkezzenek az e cikk alapján őket sújtó bármely közigazgatási szankció ellen.

### 14. cikk

#### A nemzeti elektronikus nyilvántartásba vétel

A tagállamok biztosítják, hogy a területükön székhellyel rendelkező fuvarozók által a közösségi közúti fuvarozásra vonatkozó jogszabályoknak olyan súlyos megsértéseit, amelyek miatt valamely tagállam szankciót állapított meg, illetve a közösségi engedélyt vagy a hitelesített másolatot ideiglenesen vagy véglegesen visszavonta, felvegyék a közúti közlekedési vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásába. A közösségi engedély ideiglenes vagy végleges visszavonására vonatkozó bejegyzéseket ideiglenes visszavonás esetében a visszavonás időtartamának lejártától, végleges visszavonás esetében pedig a visszavonás időpontjától számított két évig megőrzi a nyilvántartásban.

### V. FEJEZET

#### VÉGREHAJTÁS

### 15. cikk

#### Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 3821/85/EGK rendelet 18. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre való hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

### 16. cikk

#### Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértésére alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, valamint minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtása érdekében. Az előírt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok ...-ig (\*) értesítik a Bizottságot ezekről az intézkedésről, illetve haladéktalanul értesítik bármilyen későbbi, ezeket érintő módosításokról.

A tagállamok biztosítják, hogy ezen intézkedéseket a fuvarozó nemzetisége és letelepedése tekintetében hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazzák.

(\*) E rendelet hatályba lépésétől számított két év.

## 17. cikk

**Jelentéstétel**

(1) Kétévente valamennyi tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot a megelőző év december 31-én közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók számáról és az e napon forgalomban lévő járművek számának megfelelő hiteles másolatok számáról.

(2) A tagállamok ezenkívül értesítik a Bizottságot az előző naptári év során kibocsátott járművezetői igazolványok, valamint az adott év december 31-én forgalomban lévő gépjárművezetői engedélyek számáról.

(3) A Bizottság 2013 végéig jelentést készít a közösségi közúti szállítási piac helyzetéről. A jelentés tartalmazza a piaci helyzet elemzését, többek között annak értékelését, hogy az ellenőrzések hatékonyak-e, valamint a szakmára jellemző foglalkoztatási feltételek alakulását, továbbá annak értékelését, hogy – többek között a végrehajtás, az úthasználati díjak valamint a szociális és biztonsági jogszabályok tekintetében – a szabályok összehangolása olyan mértékben haladt-e, hogy előirányozható a belföldi közúti szállítási piacok – a kabotázst is beleértve – további megnyitása.

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

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

## VI. FEJEZET

**ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

## 18. cikk

**Hatályon kívül helyezés**

A 881/92/EGK rendelet, a 3118/93/EGK rendelet és a 2006/94/EK irányelv ezennel hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletekre és irányelvekre való hivatkozásokat e rendeletre való hivatkozásként kell értelmezni, a IV. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban.

## 19. cikk

**Hatálybalépés**

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

Ezt a rendeletet ...-tól (\*) kell alkalmazni.

a Tanács részéről

az elnök

...

---

(\*) E rendelet hatályba lépésétől számított két év.

## I. MELLÉKLET

**A KÖZÖSSÉGI ENGEDÉLY ÉS A JÁRMŰVEZETŐI IGAZOLVÁNY BIZTONSÁGI JELLEMZŐI**

A közösségi engedély és a járművezetői igazolvány az alábbi biztonsági jellemzők közül legalább kettővel rendelkezik:

- hologram;
  - UV-fényben láthatóvá váló különleges rostok a papírban;
  - legalább egy mikronyomtatásos vonal (csak nagyítóüveggel látható nyomtatás, amelyet a fénymásoló gép nem ad vissza);
  - tapintható karakterek, szimbólumok vagy minták;
  - kettős számozás: a közösségi engedély vagy az engedély hitelesített másolatának, vagy a járművezetői igazolvány sor-száma, és minden esetben a kibocsátási szám;
  - biztonsági alnyomat vékony vonalakból álló gilosmintával és írisznyomtatással.
-

## II. MELLÉKLET

## KÖZÖSSÉGI ENGEDÉLY MINTA

EURÓPAI KÖZÖSSÉG

(a)

(Pantone világoskék színű, DIN A4 formátumú cellulóz papír, legalább 100 g/m<sup>2</sup>)

(Az engedély első oldala)

(Szöveg az engedélyt kibocsátó tagállam (egyik) hivatalos nyelvén)

Az engedélyt kibocsátó állam

Megkülönböztető jelzés <sup>(1)</sup>

Illetékes hatóság vagy szerv neve

ENGEDÉLY száma

vagy

HITELES MÁSOLAT SZÁMA

ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozás céljára

Ez az engedély feljogosítja <sup>(2)</sup> .....

.....

a nemzetközi árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, ...-i .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozás) szerinti, ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozás végzésére bármely útvonalon a Közösség területén, ezen engedély általános feltételeivel összhangban.

|                                   |       |                    |
|-----------------------------------|-------|--------------------|
| Különleges megjegyzések:          | ..... |                    |
| Az engedély ..... -tól/től        |       | .....-ig érvényes. |
| .....                             |       |                    |
| Kibocsátás helye és dátuma: ..... | ..... |                    |
| ..... <sup>(3)</sup>              |       |                    |

<sup>(1)</sup> A tagállamok megkülönböztető jelzései a következők: (B) Belgium, (BG) Bulgária, (CZ) Cseh Köztársaság, (DK) Dánia, (D) Németország, (EST) Észtország, (IRL) Írország, (GR) Görögország, (E) Spanyolország, (F) Franciaország, (I) Olaszország, (CY) Ciprus, (LV) Lettország, (LT) Litvánia, (L) Luxemburg, (H) Magyarország, (MT) Málta, (NL) Hollandia, (A) Ausztria, (PL) Lengyelország, (P) Portugália, (RO) Románia, (SLO) Szlovénia, (SK) Szlovákia, (FIN) Finnország, (S) Svédország, (UK) Egyesült Királyság.

<sup>(2)</sup> A fuvarozó neve vagy cégneve és teljes címe.

<sup>(3)</sup> Az engedélyt kibocsátó illetékes hatóság vagy szerv aláírása és bélyegzője.

b)

(Az engedély második oldala)

(Szöveg az engedélyt kibocsátó tagállam (egyik) hivatalos nyelvén)

**Általános rendelkezések**

Ezt az engedélyt a(z) .../2009/EK rendelet alapján állítják ki.

Az engedély a birtokosát feljogosítja ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozás végzésére bármely útvonalon a Közösség területén, és adott esetben, az alábbiakban megállapított feltételekre is figyelemmel:

- ahol a kiindulási és a végpont két különböző tagállamban van, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
- egy tagállamból egy harmadik országba vagy harmadik országból tagállamba, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal, vagy anélkül,
- harmadik országok között, egy vagy több tagállamon keresztül történő tranzittal,

valamint az ilyen fuvarozásokkal kapcsolatos üresen megtett utakra.

Egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból tagállamba történő fuvarozás esetén ez az engedély a Közösség területén végzett fuvarozásra érvényes. Az engedély a berakodás vagy a kirakodás szerinti tagállamban csak a Közösség és az érintett harmadik ország között szükséges egyezmény megkötésétől kezdődően érvényes, a .../2009/EK rendeletnek megfelelően.

Az engedély a birtokos nevére szól és nem ruházható át.

Az engedélyt a kibocsátó tagállam illetékes hatósága visszavonhatja, nevezetesen, ha a birtokos:

- nem teljesíti az engedélyhasználat összes feltételét,
- az engedély kibocsátásához vagy meghosszabbításához szükséges adatok tekintetében téves adatokat szolgáltatott.

Az engedély eredeti példányát a fuvarozási vállalkozásnál kell őrizni.

Az engedély hiteles másolatát a járművön kell tartani <sup>(1)</sup>. Összekapcsolt járművek kombinációja esetén az engedély hiteles másolatát a gépjárművön kell tartani. Ez érvényes a járművek összekapcsolt kombinációjára abban az esetben is, ha a pótkocsi vagy nyerges pótkocsi nincs bejegyezve vagy feljogosítva a forgalomban való részvételre az engedély birtokosának a nevében, vagy ha egy másik tagállamban van bejegyezve vagy feljogosítva a forgalomban való részvételre.

Az engedélyt az arra felhatalmazott hatósági személy felszólítására fel kell mutatni.

Az engedély birtokosának valamennyi tagállam területén tiszteletben kell tartania az adott államban hatályos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, különös tekintettel a fuvarozásra és a közlekedésre.

---

<sup>(1)</sup> „Jármű”: egy tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét egy tagállamban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag árufuvarozásra szolgál.

## III. MELLÉKLET

## JÁRMŰVEZETŐI ENGEDÉLY MINTA

EURÓPAI KÖZÖSSÉG

a)

(Pantone rózsaszín – DIN A4 formátum; cellulóz papír, legalább 100 g/m<sup>2</sup>)

(Az igazolvány első oldala)

(Az igazolványt kibocsátó tagállam hivatalos nyelvén (vagy egyik hivatalos nyelvén) írott szöveg)

Az igazolványt kibocsátó tagállam  
megkülönböztető jelzése <sup>(1)</sup>

Illetékes hatóság vagy szerv neve

## ... sz. JÁRMŰVEZETŐI IGAZOLVÁNY

## közösségi engedéllyel történő, ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozáshoz

(A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, ...-i .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozás))

Ez az igazolvány igazolja, hogy a:

(<sup>2</sup>) .....  
..... által bemutatott iratok alapján

az alábbi járművezető:

|                                                       |                         |
|-------------------------------------------------------|-------------------------|
| Családi és utónév: .....                              |                         |
| Születési hely és idő: .....                          | Állampolgárság: .....   |
| A személyazonossági igazolvány típusa és száma: ..... |                         |
| Kibocsátás dátuma: .....                              | Kibocsátás helye: ..... |
| Vezetői engedély száma: .....                         |                         |
| Kibocsátás dátuma: .....                              | Kibocsátás helye: ..... |
| Társadalombiztosítási szám: .....                     |                         |

<sup>(1)</sup> A tagállamok megkülönböztető jelzései a következők: (B) Belgium, (BG) Bulgária, (CZ) Cseh Köztársaság, (DK) Dánia, (D) Németország, (EST) Észtország, (IRL) Írország, (GR) Görögország, (E) Spanyolország, (F) Franciaország, (I) Olaszország, (CY) Ciprus, (LV) Lettország, (LT) Litvánia, (L) Luxemburg, (H) Magyarország, (MT) Málta, (NL) Hollandia, (A) Ausztria, (PL) Lengyelország, (P) Portugália, (RO) Románia, (SLO) Szlovénia, (SK) Szlovákia, (FIN) Finnország, (S) Svédország, (UK) Egyesült Királyság.

<sup>(2)</sup> A fuvarozó neve vagy cégneve és teljes címe.

a következő tagállamban alkalmazott szabályok szerint, a járművezetők foglalkoztatási és szakképzési feltételeire vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseknek és adott esetben a kollektív szerződéseknek megfelelően alkalmazzák azért, hogy ott közúti fuvarozást végezzen:

..... (1)

Különleges megjegyzések: .....

.....

|                                   |                   |
|-----------------------------------|-------------------|
| Az igazolvány ..... -tól/től      | .....-ig érvényes |
| Kibocsátás helye és dátuma: ..... | .....             |
|                                   | ..... (2)         |

(Az igazolvány második oldala)

[Az igazolványt kibocsátó tagállam hivatalos nyelvén (vagy egyik hivatalos nyelvén) írott szöveg]

#### Általános rendelkezések

Ezt az igazolványt a .../2009/EK rendelet alapján állítják ki.

Az igazolvány tanúsítja, hogy az abban megnevezett gépjárművezetőt az igazolványban szereplő tagállamban alkalmazott szabályok szerint, a foglalkoztatási és szakképzési feltételekre vonatkozó törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseknek és adott esetben a kollektív szerződéseknek megfelelően alkalmazzák azért, hogy ott közúti áru fuvarozást végezhesen.

A járművezetői igazolvány a fuvarozó tulajdona, aki akkor bocsátja az abban megjelölt járművezető rendelkezésére, amikor a járművezető a fuvarozó részére kiadott közösségi engedéllyel, fuvarozást végezve vezet járművet (3). A járművezetői igazolvány másra nem ruházható át. A járművezetői igazolvány csak addig érvényes, amíg teljesülnek a kibocsátása alapjául szolgáló feltételek, és a fuvarozónak azonnal vissza kell adnia az igazolványt a kibocsátó hatóságoknak, amint a kibocsátás alapjául szolgáló feltételek nem teljesülnek.

A járművezetői igazolványt a kibocsátó tagállam illetékes hatósága visszavonhatja, különösen akkor, ha a birtokos:

- nem teljesíti az igazolvány használatához szükséges valamennyi feltételt;
- az igazolvány kibocsátásakor vagy megújításakor téves információkat adott kért adatok tekintetében;

Az igazolvány egy hiteles másolatát a fuvarozó vállalkozásnál kell őrizni;

az igazolvány eredeti példányát a járművön kell tartani és bármely ellenőrzésre felhatalmazott hivatalos személy felszólítására be kell mutatni.

(1) A fuvarozó székhelye szerinti tagállam neve.

(2) Az illetékes kibocsátó hatóság vagy szerv aláírása és bélyegzője.

(3) „Jármű”: egy tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét egy tagállamban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag áru fuvarozásra szolgál.

## IV. MELLÉKLET

## MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

| 881/92/EGK rendelet                   | 3118/93/EGK rendelet        | 2006/94/EK irányelv                                                  | Ez a rendelet         |
|---------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1. cikk (1) bekezdés                  |                             |                                                                      | 1. cikk (1) bekezdés  |
| 1. cikk (2) bekezdés                  |                             |                                                                      | 1. cikk (2) bekezdés  |
| 1. cikk (3) bekezdés                  |                             |                                                                      | 1. cikk (3) bekezdés  |
| II. Melléklet                         |                             | 1. cikk (1) bekezdés, 1. cikk (2) bekezdés, I. melléklet;<br>2. cikk | 1. cikk (5) bekezdés  |
|                                       |                             | 2. cikk                                                              | 1. cikk (6) bekezdés  |
| 2. cikk                               |                             |                                                                      | 2. cikk               |
| 3. cikk (1) bekezdés                  |                             |                                                                      | 3. cikk               |
| 3. cikk (2) bekezdés                  |                             |                                                                      | 4. cikk (1) bekezdés  |
| 3. cikk (3) bekezdés                  |                             |                                                                      | 5. cikk (1) bekezdés  |
| 4. cikk                               |                             |                                                                      |                       |
| 5. cikk (1) bekezdés                  |                             |                                                                      | 4. cikk (2) bekezdés  |
| 5. cikk (2) bekezdés                  |                             |                                                                      | 4. cikk (3) bekezdés  |
| 5. cikk (3) bekezdés                  |                             |                                                                      | 4. cikk (4) bekezdés  |
|                                       |                             |                                                                      | 4. cikk (5) bekezdés  |
| 5. cikk (4) bekezdés,<br>I. melléklet |                             |                                                                      | 4. cikk (6) bekezdés  |
| 5. cikk (5) bekezdés                  |                             |                                                                      | 4. cikk (2) bekezdés  |
| 6. cikk (1) bekezdés                  |                             |                                                                      | 5. cikk (2) bekezdés  |
| 6. cikk (2) bekezdés                  |                             |                                                                      | 5. cikk (2) bekezdés  |
| 6. cikk (3) bekezdés                  |                             |                                                                      | 5. cikk (3) bekezdés  |
| 6. cikk (4) bekezdés                  |                             |                                                                      | 5. cikk (6) bekezdés  |
| 6. cikk (5) bekezdés                  |                             |                                                                      | 5. cikk (7) bekezdés  |
| 7. cikk                               |                             |                                                                      | 6. cikk               |
| 8. cikk (1) bekezdés                  |                             |                                                                      | 7. cikk (1) bekezdés  |
| 8. cikk (2) bekezdés                  |                             |                                                                      | 7. cikk (2) bekezdés  |
| 8. cikk (3) bekezdés                  |                             |                                                                      | 12. cikk (1) bekezdés |
| 8. cikk (4) bekezdés                  |                             |                                                                      | 12. cikk (2) bekezdés |
| 9. cikk (1) és (2) bekezdés           |                             |                                                                      | 12. cikk (6) bekezdés |
|                                       | 1. cikk (1) bekezdés        |                                                                      | 8. cikk (1) bekezdés  |
|                                       | 1. cikk (2) bekezdés        |                                                                      | 8. cikk (4) bekezdés  |
|                                       | 1. cikk (3) és (4) bekezdés |                                                                      | 8. cikk (5) bekezdés  |
|                                       | 2. cikk                     |                                                                      | –                     |

| 881/92/EGK rendelet   | 3118/93/EGK rendelet                               | 2006/94/EK irányelv | Ez a rendelet                     |
|-----------------------|----------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|
|                       | 3. cikk                                            |                     | –                                 |
|                       | 4. cikk                                            |                     | –                                 |
|                       | 5. cikk                                            |                     | –                                 |
|                       | 6. cikk (1) bekezdés                               |                     | 9. cikk (1) bekezdés              |
|                       | 6. cikk (2) bekezdés                               |                     | –                                 |
|                       | 6. cikk (3) bekezdés                               |                     | 9. cikk (2) bekezdés              |
|                       | 6. cikk (4) bekezdés                               |                     | –                                 |
|                       | 7. cikk                                            |                     | 10. cikk                          |
| 10. cikk              |                                                    |                     | 17. cikk (1) bekezdés             |
| 11. cikk (1) bekezdés | 8. cikk (1) bekezdés                               |                     | 11. cikk –                        |
| 11. cikk (2) bekezdés |                                                    |                     | 13. cikk (1) bekezdés             |
| 11. cikk (3) bekezdés |                                                    |                     | 12. cikk (4) bekezdés             |
| 11a. cikk             |                                                    |                     |                                   |
|                       | 8. cikk (2) és (3) bekezdés                        |                     | 13. cikk (2) bekezdés             |
|                       | 8. cikk (4) bekezdés első és harmadik albekezdés   |                     |                                   |
|                       | 8. cikk (4) bekezdés második albekezdés            |                     | 12. cikk (4) bekezdés – módosítva |
|                       | 8. cikk (4) bekezdés negyedik és ötödik albekezdés |                     | 12. cikk (5) bekezdés – módosítva |
|                       | 9. cikk                                            |                     | 13. cikk (3) bekezdés – módosítva |
| 12. cikk              |                                                    |                     | 18. cikk                          |
| 13. cikk              |                                                    |                     |                                   |
| 14. cikk              | 10. cikk                                           |                     |                                   |
|                       | 11. cikk                                           |                     |                                   |
| 15. cikk              | 12. cikk                                           | 4. cikk             | 19. cikk                          |
|                       |                                                    | 3. cikk             |                                   |
|                       |                                                    | 5. cikk             |                                   |
|                       |                                                    | II., III. Melléklet |                                   |
| I. Melléklet          |                                                    |                     | II. Melléklet                     |
| III. Melléklet        |                                                    |                     | III. Melléklet                    |
|                       | I. Melléklet                                       |                     |                                   |
|                       | II. Melléklet                                      |                     |                                   |
|                       | III. Melléklet                                     |                     |                                   |
|                       | IV. Melléklet                                      |                     |                                   |

## A TANÁCS INDOKOLÁSA

### I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2007. május 25-én benyújtotta a nemzetközi **közúti áru fuvarozási piachoz** való hozzáférés közös szabályairól szóló rendeletjavaslatot (**átdolgozás**) az ún. közúti csomag három javaslatának egyikeként <sup>(1)</sup>.

Az Európai Parlament 2008. május 21-én megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét.

A Tanács ...-án/-én a Szerződés 251. cikkének megfelelően elfogadta közös álláspontját.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy a közúti csomag három javaslatáról nem nyilvánít véleményt.

### II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

#### 1. Általános elemzés

A 2007. tavaszi Európai Tanács által elfogadott, **a közlekedési ágazatnak a lisszaboni stratégia teljesítéséhez való hozzájárulásáról** szóló következtetéseket követően a Bizottság úgy határozott, hogy javaslatokat dolgoz ki a közúti fuvarozói szakma gyakorlására és a közúti áru fuvarozási piachoz, valamint az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférésre vonatkozó jelenlegi jogi keret felülvizsgálata céljából, többek között annak biztosítása érdekében, hogy az adminisztratív terhek megfelelőek és arányosak legyenek. Együttesen az új javaslatok célja a közúti fuvarozókra és a közúti fuvarozói piachoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezések korszerűsítése, felváltása és egyesítése.

A nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló rendeletjavaslat a Bizottság által benyújtott formájában tisztességesebb verseny kialakítását célozza e szabályok összehasonlíthatóbbá, koherensebbé és végrehajthatóbbá tétele által. Továbbá a nemzetközi fuvarok során a rakományok eredményesebb optimalizálására ösztönöz, ami hozzájárul a fuvarozói ágazat környezetre gyakorolt hatásának csökkentéséhez.

A Tanács által elfogadott közös álláspont meghatározza a nemzetközi teherfuvarozási piachoz való hozzáférés szabályait. Egységes szerkezetbe foglalja, egybeolvasztja és lényegesen módosítja a jelenleg hatályos közösségi jogalkotást a kabotázs egyszerű, világosan érthető és végrehajtható meghatározása révén. Továbbá egyszerűsíti a közösségi engedély, a hiteles másolatok és a gépjárművezetői engedély szabványosított formáját. Különösen a közösségi engedély érvényességi idejét és a megfelelés ellenőrzését szabályozza, és tartalmazza az ezen dokumentumokkal való visszaélés és a hamisítás elkerülésére szolgáló biztonsági jellemzők listáját. Ezenfelül a közös álláspont megerősíti a tagállamok közötti információcserére és kölcsönös segítségnyújtásra, valamint a szankciókra vonatkozó jelenlegi jogi rendelkezéseket (pl. a jogsértéseknek a székhely szerinti tagállam és a fogadó tagállam általi szankcionálása). Továbbá kötelezi a tagállamokat, hogy saját fuvarozóik minden súlyos, szankcióval sújtott jogsértését bevezessék a közúti fuvarozói vállalkozásokra vonatkozó nemzeti nyilvántartásukba. A közös álláspont ezenkívül bevezeti a Bizottság arra vonatkozó kötelezettségét, hogy egy 2013 végén közzéteendő jelentésben értékelje, hogy vajon a bizonyos szabályok (azaz a végrehajtás és az úthasználati díjak) összehangolása terén elért eredmény lehetővé teszi-e a belföldi közúti fuvarozási piacok – így a kabotázs – további megnyitását.

<sup>(1)</sup> A másik 2 jogalkotási javaslat a következőkre vonatkozik:

- Az Európai Parlament és a Tanács rendeletjavaslata a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról (10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV1 (en, fr, de)) és
- Az Európai Parlament és Tanács rendeletjavaslata az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás) (10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

## 2. Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések

### i. Közösségi engedély és járművezetői igazolvány

A bizottsági javaslat előírja, hogy egy öt éves megújítható időszakra szóló közösségi engedély kibocsátását. Ezenfelül kötelezi a tagállamokat, hogy az engedély sorszámát és a hiteles másolatokat rögzítsék a közúti közlekedési vállalkozásokra vonatkozó nemzeti elektronikus nyilvántartásukba, melyet a fuvarozói szakma gyakorlása engedélyezéséről szóló rendeletjavaslat ír elő.

Közös álláspontjában a Tanács a közösségi engedélyre vonatkozóan rugalmasabb megközelítést, érvényességére pedig hosszabb időszakot tesz lehetővé, mivel a fenti nyilvántartás lehetőséget ad a fuvarozói vállalkozás aktuális helyzetének azonnali ellenőrzésére. Ennélfogva a közös álláspont „legfeljebb 10 évre” meghosszabbítja a megújítható közösségi engedély érvényességét, a közösségi engedély érvényességének jövőben szükséges kiigazításaihoz bevezeti az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárást (komitológia), valamint ennek megfelelően módosítja az engedély kibocsátására és megújítására vonatkozó feltételek ellenőrzésével kapcsolatos rendeleteket.

A járművezetői igazolványok kibocsátásával kapcsolatban a Tanács úgy döntött, hogy közös álláspontjába beilleszti a harmadik országok huzamos tartózkodási engedéllyel rendelkező állampolgárainak jogállásáról szóló 2003/109/EK irányelvre (az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontjára és a 5. cikk (2) bekezdésére) való hivatkozást. A járművezetői igazolványok sorszámának a nemzeti elektronikus nyilvántartásban való rögzítésével kapcsolatban a közös álláspont eltér a bizottsági javaslattól, és e rendelkezést fakultatívnak hagyja meg (5. cikk (5) bekezdés).

E dokumentumok hamisításának lehetőségét elkerülendő a Tanács úgy döntött, hogy módosítja az I. és II. mellékletet egy sor biztonsági jellemzővel kiegészítve, melyek közül legalább kettőt kötelező használni a dokumentumokon belül. Az Európai Parlament úgy döntött, követi a Bizottság megközelítését, és e kérdésben nem fogadott el módosítást.

### ii. Kabotázs

A kabotázs ideiglenes jellegének pontosítása érdekében az eredeti bizottsági javaslat e fogalom új meghatározását vezeti be, a kabotázsműveletek számát úgy korlátozva, hogy egy nemzetközi áruszállítást követően hét napon belül legfeljebb három kabotázsműveletet tesz lehetővé. E korlátozások célja a végrehajtás megkönnyítése, mivel a vonatkozó adatok minden nemzetközi fuvar során használt fuvarlevélből kigyűjthetők. A bizottsági javaslat a teljesség kedvéért a dokumentálandó és a gépjárműben tartandó információkat is tartalmazza a vonatkozó cikkben.

A Tanács közös álláspontja a bizottsági javaslatot követi, de a közösségi utakon üresen való közlekedés elkerülésére olyan rendelkezéssel egészíti ki, mely lehetővé teszi a fuvarozók számára, hogy az egyes tranzit-tagállamokban kabotázsműveleteket hajtsanak végre. Az ilyen műveleteket az adott tagállam területére történő, rakomány nélküli belépést követő három napon belül tranzit-tagállamonként egy műveletre korlátozzák. Az összesen elvégzett műveletek száma azonban továbbra is hét napon belül három. Ez a tágabb megközelítés nagyobb rugalmasságot biztosít a közösségi fuvarozóknak az eredeti bizottsági javaslat által megállapított kereten belül, ugyanakkor korlátozza az ellenőrizetlen kabotázsműveletek számát, és a járművek üresen megtett útjainak csökkentésével hozzájárul a környezetvédelemhez.

A Tanács közös álláspontja továbbá újra bevezet egyes, jelenleg is hatályban lévő védelmi intézkedéseket, melyek lehetővé teszik a tagállamoknak, hogy – a Bizottság jóváhagyásával – védintézkedéseket vezessenek be a nemzeti fuvarozási piac adott földrajzi területen bekövetkező, a kabotázs által előidézett vagy súlyosbított súlyos zavara esetén.

A Tanács továbbá úgy döntött, hogy közös álláspontjába foglalja a Bizottság arra vonatkozó kötelezettségét, hogy a közösségi közúti fuvarozási piacról szóló jövőbeli jelentésében értékelje, hogy vajon a bizonyos szabályok (azaz a végrehajtás és az úthasználati díjak) összehangolása terén elért eredmény lehetővé teszi-e a belföldi fuvarozási piacok – így a kabotázs – további megnyitását. E jelentésnek a piaci helyzet, valamint a szakmai foglalkoztatási feltételek alakulásának elemzését is magában foglalja. E jelentés közzétételének időpontját 2013 végére tűzték ki.

Az Európai Parlament szintén elfogadta a bizottsági javaslatot, miszerint hét napon belül három kabotázsműveletet engedélyeznek. Azonban elfogadott egy kiegészítő rendelkezést, mely lehetővé teszi a kabotázsműveleteket olyan tagállamokban, melyeken a jármű hazafelé áthalad, azzal a feltétellel, hogy a legrövidebb hazafelé tartó út áthaladjon azon a tagállamon, és betartsák a hét napra vonatkozó korlátozást. Ezenfelül az Európai Parlament úgy döntött, hogy ismét védintézkedéseket vezet be a nemzeti fuvarozási piacnak a kabotázs által előidézett vagy súlyosbított súlyos zavara esetén.

Továbbá az Európai Parlament olyan rendelkezéseket fogadott el, melyek egyrészt lehetővé teszik a tagállamoknak olyan kétoldalú megállapodások kötését, melyek a kabotázásra vonatkozóan kevésbé korlátozó megközelítést biztosítanak, másrészt engedélyezik a kabotázst a részleges kirakodást követően, valamint kérelmezik a fuvarlevél olyan egységes, harmonizált modelljének bevezetését, mely az egész Európai Unióban érvényes minden fuvarműveletre, így a kabotázásra is.

A Tanács és a Bizottság megközelítésével ellentétben az Európai Parlament a kabotázsműveletek 2014. január 1-jétől kezdődő teljes liberalizálása mellett szavazott.

### iii. *Tagállamok közötti együttműködés*

A bizottsági javaslatot követően, és nemzeti hatóságok közötti információcsere megkönnyítése és megerősítése érdekében a Tanács úgy döntött, hogy közös álláspontját kiegészíti a tagállamokat a nemzeti kapcsolattartó pontok révén való információcserére kötelező rendelkezéssel. A Tanács a tagállamok azon kötelezettségét illetően is követte a bizottsági javaslatot, hogy a fuvarozók minden súlyos, szankcióval sújtott jogsértését bevezessék a közúti fuvarozói vállalkozásokra vonatkozó nemzeti nyilvántartásukba. Ezenfelül a Tanács úgy döntött, hogy a közösségi engedély vagy a hiteles másolatok átmeneti vagy végleges hatályú visszavonását bevezeti a nemzeti nyilvántartásokba. Ezeket az adatokat két évig tartalmazza az adatbázis.

A nemzeti kapcsolattartó pontok létrehozására és a nemzeti nyilvántartásokra vonatkozó rendelkezések szintén szerepelnek a közúti fuvarozói szakma gyakorlása engedélyezéséről szóló rendelet tervezetében.

Az Európai Parlament úgy döntött, követi a Bizottság javaslatát, és e kérdésben nem fogadott el módosítást.

### iv. *A jogsértések szankcionálása*

A tagállamok által jelenleg alkalmazott felügyeleti és ellenőrzési rendszer egységesítése érdekében a Bizottság a közösségi engedélyek kibocsátására és visszavonására feljogosított nemzeti hatóságok hatáskörének és eszközeinek kiterjesztését javasolja. A javaslat ezért figyelmeztetés megküldésére kötelezi a fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságát, ha egy fuvarozó súlyos, vagy kisebb de ismétlődő jogsértést követ el a közúti fuvarozási jogszabályok tekintetében. E kötelezettség a fuvarozó más tagállamban elkövetett jogsértésére is alkalmazandó. További rendelkezés pontosítja azon szankciókat, amelyeket a tagállam kivethet a területén székhellyel rendelkező fuvarozóra, nevezetesen a közösségi engedély hiteles másolatainak vagy magának a közösségi engedélynek, illetve a gépjárművezetői engedélynek az ideiglenes vagy részleges visszavonását. A tagállamok a fuvarozó szállításszervezőjének ideiglenes vagy végleges kizárását is kivethetik szankcióként.

A Tanács által elfogadott közös álláspont nagymértékben követi a Bizottságnak a súlyos jogsértésekre vonatkozó megközelítését. Azonban a Tanács a figyelmeztetés megküldése ellen döntött, és megállapodott abban, hogy a tagállamokra bízta annak eldöntését, hogy milyen lépést tesznek. Továbbá a Tanács megállapodott arról, hogy a kisebb, de ismétlődő jogsértések megítélését a tagállamok mérlegelésére bízta. A közös álláspont ezenfelül bevezeti a fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságait terhelő azon kötelezést, hogy tájékoztassák annak a tagállamnak az illetékes hatóságait, amelyben a jogsértést megállapították, hogy szabtak-e ki szankciókat, és mely szankciókat szabták ki. Erre a tájékoztatásra rendelkezésre álló idő az ügyben hozott végleges határozatot követő két hónapon belüli határidőben került meghatározásra.

Az eredeti bizottsági javaslat új eljárást is bevezet arra az esetre, ha egy tagállam megbizonyosodik egy nem honos fuvarozó által elkövetett súlyos jogsértésről. Az adott tagállamnak egy hónap áll rendelkezésére arra, hogy az információt közölje (a minimális követelménynek megfelelő formátumban), és a székhely helye szerinti tagállamot közigazgatási szankció kivetésére kérheti. Az érintett fuvarozó székhelye szerinti tagállamnak három hónap áll a rendelkezésére a másik tagállam nyomon követésről való értesítésére.

A Tanács közös álláspontja átvette ezt a rendelkezést, de a tájékoztatásra két hónapos határidőt tesz lehetővé. A Tanács közös álláspontja nem tartalmazza a fuvarozó székhelye szerinti tagállamok arra vonatkozó kötelezettségét, hogy jelentést tegyenek a nyomon követésről.

Ezenfelül az Európai Parlament az ismétlődő, kisebb jogsértésekre vonatkozó rendelkezéseknek a szövegbe foglalása ellen döntött. Továbbá a díjaknak mint lehetséges szankcióknak kiszabását lehetővé tévő rendelkezés mellett szavazott.

### 3. Az Európai Parlament által elfogadott egyéb módosítások

A Tanács közös álláspontja teljes mértékben vagy elvben integrálta a postai szállítások kivételének módosított meghatározására és a kabotázsműveletekkel kapcsolatban nemzetközi fuvarozás esetén bemutatandó bizonyítékokban foglalt részletek korlátozására vonatkozó módosításokat.

A közös álláspont által nem tartalmazott módosítások az alábbiakra vonatkoznak:

- a kombinált fuvarozásról szóló 92/106/EGK irányelvvel való kapcsolatról szóló preambulumbekzdés;
- a kabotázs meghatározásának kiegészítése;
- e rendelet alkalmazásának 2009. január 1-jében meghatározott dátuma;
- a munkavállalók kiküldetéséről szóló irányelvre mint a kabotázásra alkalmazandó szabályokra való hivatkozás;
- a tagállamoknak a keresztkereskedelem szabályozására vonatkozó lehetősége.

### III. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács közös álláspontja kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát, és az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy e közös álláspont a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.

A véleménykülönbségre okot adó fő kérdést – a kabotázs piacának liberalizálására vonatkozó időpont meghatározását – illetően a Tanács úgy véli, hogy megközelítése kiegyensúlyozott és megfelelő megoldást jelent.