

31998R0012

L 4/10

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

1998.1.8.

## A TANÁCS 12/98/EK RENDELETE

(1997. december 11.)

## valamely tagállamban nem honos fuvarozók számára a belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás feltételeinek megállapításáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,a Szerződés 189c. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

(1) mivel a valamely tagállamban nem honos fuvarozók számára a belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás feltételeinek megállapításáról szóló, 1992. július 23-i 2454/92/EGK tanácsi rendeletet <sup>(4)</sup> az Európai Bíróság az 1994. június 1-i ítéletében <sup>(5)</sup> semmisnek nyilvánította;

(2) mivel a Szerződés 75. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a közös közlekedéspolitikai kialakítása magában foglalja többek között azon feltételek megállapítását, amelyek alapján a nem honos fuvarozók valamely tagállamban belföldi szállítási szolgáltatást végezhetnek;

(3) mivel ez a rendelkezés magában foglalja minden olyan korlátozás megszüntetését, amelyet a kérdéses szolgáltatásokat végző fuvarozókkal szemben, azok állampolgársága alapján, vagy annál a ténynél fogva támasztanak, hogy nem a letelepedés szerinti tagállamban nyújtsák szolgáltatásaikat;

(4) mivel az ilyen szolgáltatásokat nyújtó fuvarozókra hasonló szabályozásnak kell vonatkoznia annak érdekében, hogy megszűnjenek az állampolgárságon, valamint a letelepedés szerinti tagállamon alapuló egyenlőtlen versenyfeltételek, elősegítve ezáltal a nemzeti jogszabályok fokozatos közelítését;

(5) mivel az autóbusszal végzett különféle személyszállításokra vonatkozó meghatározásoknak meg kell egyezniük a nemzetközi szállítások keretében elfogadott meghatározásokkal;

(6) mivel a nem honos fuvarozók számára engedélyezni kell az autóbusszal végzett személyszállítás bizonyos formáinak üzemeltetését, az egyes szállítási módokra jellemző sajátosságok figyelembevételével;

(7) mivel ki kell dolgozni a kabotázsra vonatkozó rendelkezéseket;

(8) mivel a munkavállalóknak a szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló, 1996. december 16-i 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezései <sup>(6)</sup> érvényesek arra az esetre, amikor a fuvarozók, különcélú menetrend szerinti járat lebonyolítása céljából a rendszeres munkavégzésük szerinti tagállamból olyan munkavállalókat küldenek ki, akik e fuvarozóknál munkaviszonyban állnak;

(9) mivel menetrend szerinti járatok esetén, a kabotázs bizonyos feltételekkel, különösen a fogadó tagállamban hatályos jogszabályok betartása mellett – a városi és az elővárosi járatok kizárásával – nemzetközi menetrend szerinti járat keretében engedhető meg;

(10) mivel rendelkezéseket kell elfogadni annak érdekében, hogy az érintett szállítási piacok súlyos zavarai esetén be lehessen avatkozni;

(11) mivel tanácsadó bizottságot kell felállítani azzal a feladattal, hogy segítse a Bizottságot a különjárat formájában végzett kabotázsra vonatkozó dokumentumok kidolgozásában, valamint hogy tanácsokkal lássa el a Bizottságot a védintézkedésekkel kapcsolatban;

(12) mivel kívánatos, hogy a tagállamok egymásnak kölcsönösen segítséget nyújtsanak e rendelet szabályos alkalmazása céljából, különösen a jogsértések esetén alkalmazandó szankciók vonatkozásában;

(13) mivel a tagállamok kötelessége az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedések elfogadása;

(14) mivel e rendelet alkalmazását egy, a Bizottság által előterjesztendő jelentés alapján kell nyomon követni;

<sup>(1)</sup> HL C 60., 1996.2.29., 10. o. és HL C 124., 1997.4.21., 73. o.

<sup>(2)</sup> HL C 30., 1997.1.30., 40. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 1996. november 28-i véleménye (HL C 380., 1996.12.16., 35. o.), a Tanács 1997. április 14-i közös álláspontja (HL C 164., 1997.5.30., 17. o. és az Európai Parlament 1997. július 16-i határozata (HL C 286., 1997.9.22., 84. o.).

<sup>(4)</sup> HL L 251., 1992.8.29., 1. o.

<sup>(5)</sup> A C-388/92, Európai Parlament v. Tanács ügyben hozott 1994. június 1-jei ítélet (ECR 1994, I-2081. o.).

<sup>(6)</sup> HL L 18., 1997.1.21., 1. o.

- (15) mivel az Európai Bíróság fent említett ítélete, amely semmisnek nyilvánította a 2454/92/EGK rendeletet, mindaddig fenntartja a rendelet hatályát, amíg a Tanács az ügyben új jogszabályt nem fogad el; mivel ez a rendelet a hatálybalépését követő tizennyolc hónapig nem kerül alkalmazásra; mivel ezért a semmisnek nyilvánított rendeletet addig kell hatályosnak tekinteni, amíg ez a rendelet teljes végrehajtásra nem kerül,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

Az a fuvarozó, aki ellenszolgáltatás fejében közúti személyszállítást végez és rendelkezik az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendelet 3a. cikkében <sup>(1)</sup> előírt közösségi engedéllyel, az e rendeletben megállapított feltételekkel és a fuvarozó állampolgárságán vagy letelepedésének helyén alapuló megkülönböztetés nélkül ideiglenesen belföldi közúti személyszállítási szolgáltatásokat végezhet valamely másik tagállamban – a továbbiakban „fogadó tagállam” – anélkül, hogy ott székhellyel vagy telephellyel kellene rendelkeznie.

Az ilyen belföldi szállítási szolgáltatás a továbbiakban „kabotázs”.

### 2. cikk

E rendelet alkalmazásában:

1. „Menetrend szerinti járat”: olyan járat, amelyen az utasok szállítása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik. A menetrend szerinti járatot bárki igénybe veheti, adott esetben helyfoglalási kötelezettség mellett.

Az a tény, hogy a járat működési feltételei módosulhatnak, nem érinti a járat menetrend szerinti járatként történő besorolását.

2. „Különcélú menetrend szerinti járat”: olyan menetrend szerinti járat, amelyen meghatározott utascsoport szállítása más utasok kizárásával, meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik.

Különcélú menetrend szerinti járatok közé a következők tartoznak:

- a) a dolgozók otthonuk és munkahelyük közötti szállítása;
- b) a tanulók és hallgatók otthonuk és oktatási intézményük közötti szállítása;
- c) a katonák és családjuk származási államuk és lakóhelyük közötti szállítása.

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

3. „Különjárat”: olyan járat, amely nem felel meg a menetrend szerinti járat meghatározásának, beleértve a különcélú menetrend szerinti járatot is, továbbá amelynek fő jellemzője, hogy valamely ügyfél vagy magának a fuvarozónak a kezdeményezésére előzetesen összeállított utascsoport szállítását bonyolítja le. Az a tény, hogy ezek a járatok bizonyos időközönként közlekednek, nem érinti különjáratként történő besorolásukat.
4. „Jármű”: azon gépi meghajtású jármű, amely felépítése és felszereltsége alapján a járművezetőt is beleértve kilencnél több személy szállítására alkalmas, és arra rendszeresített.

### 3. cikk

Kabotázs a következő járatok esetén megengedett:

1. különcélú menetrend szerinti járat, amennyiben a szervező és a fuvarozó egymással szerződést kötött;
2. különjárat;
3. menetrend szerinti járat, amennyiben azt a fogadó államban nem honos fuvarozó a 684/92/EGK rendelettel összhangban üzemeltetett nemzetközi menetrend szerinti járat keretében bonyolítja le.

Ilyen nemzetközi járatról függetlenül kabotázs nem végezhető.

E bekezdés hatálya nem terjed ki a városi és elővárosi járatokra.

A „városi és elővárosi járatok” alatt olyan járatokat kell érteni, amelyek egy városközpont vagy az agglomeráció, valamint a városközpont és a környező területek közötti szállítási igényeket elégítik ki.

### 4. cikk

- (1) A 3. cikkben említett kabotázásra, amennyiben közösségi jogszabályok másként nem rendelkeznek, a fogadó tagállam hatályos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezései az irányadók a következő területeken:

<sup>(1)</sup> HL L 74., 1992.3.20., 1. o. A 11/98/EK rendelettel módosított rendelet (HL L 4., 1998.1.8., 1. o.).

- a) a személyszállítási szerződésekre érvényes díjak és feltételek;
- b) a közúti járművek tömege és méretei, amelyek adott esetben meghaladhatják a fuvarozó letelepedése szerinti tagállamban érvényes tömeget és méreteket, ugyanakkor semmilyen körülmények között nem haladhatják meg a megfelelői igazolásban meghatározott műszaki szabványokat;
- c) az utasok bizonyos kategóriái, úgymint tanulók, gyerekek, valamint mozgáskorlátozott személyek szállítására vonatkozó követelmények;
- d) vezetési és pihenőidő;
- e) a szállítási szolgáltatásokat terhelő áfa (általános forgalmi adó); a tagállamok forgalmi adóval kapcsolatos jogalkotásának összehangolásáról, a közös áfarendszerről: egységes adóalap-megállapításról szóló, 1977. május 17-i 77/388/EGK tanácsi irányelv 21. cikk (1) bekezdésének a) pontja <sup>(1)</sup> vonatkozik az e rendelet 1. cikkében említett szolgáltatásokra.

(2) Amennyiben a közösségi jogszabályok másként nem rendelkeznek, a 3. cikk (3) bekezdésében 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 járművekre ugyanazok a felépítésre és felszereltségre vonatkozó műszaki szabványok érvényesek, mint a nemzetközi szállításban forgalomba állított járművekre.

(4) A tagállamok az (1) és (2) bekezdésben említett nemzeti rendelkezéseket ugyanolyan feltételekkel alkalmazzák a nem honos fuvarozókra, mint amelyek saját állampolgáraikra is vonatkoznak, azért, hogy minden, az állampolgárságon vagy a letelepedés helyén alapuló nyílt vagy rejtett megkülönböztetést hatékonyan megelőzzenek.

(5) Amennyiben a tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a fogadó tagállam rendelkezéseivel szabályozott, az (1) bekezdésben említett területek listáját módosítani kell, akkor a Tanács a Bizottság javaslata alapján minősített többséggel jár el.

#### 5. cikk

A közösségi engedélyt, vagy annak hitelesített másolatát a járművön kell tartani, és az ellenőrzésre jogosult személy felszólítására be kell mutatni.

<sup>(1)</sup> HL L 145., 1977.6.13., 1. A legutóbb a 96/95/EGK irányelvvvel (HL L 338., 1996.12.28., 89. o.) módosított irányelv.

#### 6. cikk

(1) A különjáratként végzett kabotázs egy ellenőrzési okmány – a menetlevél – alapján történik, amelyet a járművön kell tartani, és az ellenőrzésre jogosult személy felszólítására be kell mutatni.

(2) A menetlevél, amelynek mintáját a Bizottság a 8. cikkben szabályozott eljárásnak megfelelően fogadja el, a következő információkat tartalmazza:

a) a járat indulási és érkezési helye;

b) a járat indulási és érkezési időpontja.

(3) A menetleveleket tömbökben adják ki, melyeket a letelepedés szerinti tagállamban illetékes hatóság vagy hivatal hitelesít. A menetlevéltömbök mintáját a Bizottság a 8. cikkben szabályozott eljárásnak megfelelően fogadja el.

(4) Különcélú menetrend szerinti járat esetén ellenőrzési okmányként a fuvarozó és a szállítás szervezője által megkötött szerződés vagy annak hitelesített másolata szolgál.

A menetlevél kitöltése havi nyilatkozat formájában történik.

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

#### 7. cikk

(1) Az egyes tagállamok illetékes hatóságai vagy hivatalai minden negyedév végén és három hónapon belül – amely időtartamot a Bizottság a 9. cikkben említett esetben egy hónapra csökkenthet – értesítik a Bizottságot a kérdéses negyedévben a honos fuvarozók által különcélú menetrend szerinti járatként vagy különjáratként végzett kabotázásra vonatkozó adatokról.

A közlemény azon minta szerinti táblázat formájában történik, melyet a Bizottság a 8. cikkben szabályozott eljárással összhangban fogad el.

(2) A fogadó tagállam illetékes hatóságai évente egy alkalommal megküldik a Bizottság részére a 3. cikk (3) bekezdésben említett menetrend szerinti járatként végzett kabotázshoz kiadott engedélyek számáról szóló statisztikai kimutatást.

(3) A Bizottság a lehető legrövidebb időn belül megküldi a tagállamoknak az (1) bekezdés szerint benyújtott adatok alapján elkészített összefoglaló kimutatásokat.

#### 8. cikk

Amennyiben az e cikkben megállapított eljárásra hivatkoznak, a Bizottságot a 10. cikkben említett tanácsadó bizottság támogatja.

A Bizottság képviselője a bizottság elé terjeszti a meghozandó intézkedések tervezetét. A bizottság – adott esetben szavazás útján – a tervezettel kapcsolatban véleményt alkot egy határidőn belül, melyet az elnök az ügy sürgősségének megfelelően állapíthat meg.

A véleményt jegyzőkönyvbe foglalják; továbbá minden tagállam kérheti saját álláspontjának jegyzőkönyvbe foglalását.

A Bizottság, amennyire lehet, figyelembe veszi a bizottság véleményét és tájékoztatja erről a bizottságot.

#### 9. cikk

(1) Egy adott földrajzi területen belül a belső szállítási piac súlyos zavara esetén, melyet kábótárs idézett elő vagy súlyosbított, bármely tagállam a Bizottság elé terjesztheti az ügyet védintézkedések elfogadása céljából; az adott tagállam a Bizottság rendelkezésére bocsátja a szükséges információkat és közli, hogy a honos fuvarozókkal kapcsolatban milyen intézkedéseket kíván hozni.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában:

- „egy adott földrajzi területen belül a belső szállítási piac súlyos zavara”: az adott piacra jellemző problémák fellépése olyan jelentős és tartós túlkínálat kialakulásával, amely jelentős számú közúti személyszállítási vállalkozás pénzügyi egyensúlyát és túlélését veszélyezteti,
- „földrajzi terület”: valamely tagállam területének egy részét vagy egészét, vagy más tagállamok területének egy részét vagy egészét magában foglaló terület.

(3) A Bizottság megvizsgálja a helyzetet, és a 10. cikkben említett tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően az érintett tagállam kérelmének kézhezvételétől számított egy hónapon belül dönt arról, hogy szükség van-e védintézkedésekre, és adott esetben elfogadja azokat.

Az e cikk szerint bevezetett intézkedések legfeljebb hat hónapig maradnak hatályban, és időbeli hatályuk egy alkalommal, legfeljebb hat hónappal meghosszabbítható.

A Bizottság haladéktalanul értesíti a tagállamokat és a Tanácsot az e bekezdés alapján hozott határozatokról.

(4) Amennyiben a Bizottság egy vagy több tagállamot érintő védintézkedésekről határoz, az érintett tagállamok illetékes hatóságainak a honos fuvarozók tekintetében azonos hatályú intézkedéseket kell hozniuk és erről tájékoztatniuk kell a Bizottságot.

Ezeket az intézkedéseket legkésőbb attól az időponttól kell alkalmazni, mint a Bizottság által hozott védintézkedéseket.

(5) A Bizottság (3) bekezdés szerinti határozatával kapcsolatban bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat az azokról szóló értesítéstől számított 30 napon belül.

A Tanács a tagállam előterjesztésétől – vagy több tagállam esetén az első előterjesztéstől – számított 30 napon belül minősített többséggel eljárva határoz.

A Tanács határozatának érvényességére a (3) bekezdés második albekezdésében megállapított határidő vonatkozik.

Az érintett tagállamok illetékes hatóságainak a honos fuvarozók tekintetében azonos hatályú intézkedéseket kell hozniuk és erről tájékoztatniuk kell a Bizottságot.

Amennyiben a Tanács a második albekezdésben megállapított határidőn belül nem hoz határozatot, a Bizottság határozata végsővé válik.

(6) Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy szükség van a (3) bekezdésben említett intézkedések hatályának meghosszabbítására, javaslatot terjeszt a Tanács elé, amely arról minősített többséggel eljárva határoz.

#### 10. cikk

(1) A Bizottságot a tagállamok képviselőiből álló tanácsadó bizottság támogatja, amelynek elnöke a Bizottság képviselője.

A 8. cikkben megállapított eljárással összhangban működő bizottság a 6. és 7. cikkben említett menetlevél mintájának, a menetlevéltömböknek és a táblázatnak a kidolgozásában támogatja a Bizottságot.

(2) Továbbá a bizottság feladata, hogy tanácsokat adjon a Bizottságnak a következőkkel kapcsolatban:

- valamely tagállam 9. cikk (1) bekezdése alapján benyújtott kérelme,
- intézkedések, amelyek célja a piac 9. cikkben említett súlyos zavarának feloldása, különösen az ilyen intézkedések gyakorlati alkalmazása tekintetében.

(3) A tanácsadó bizottság kidolgozza saját eljárási szabályzatát.

## 11. cikk

(1) A tagállamok segítséget nyújtanak egymásnak e rendelet alkalmazásában.

(2) A fogadó tagállam az esetleges büntetőjogi üldözés sérelme nélkül szankciót szabhat ki azon nem honos fuvarozókra, amelyek kabotázs során a tagállam területén megsértették e rendeletet, illetve a szállításra vonatkozó közösségi vagy nemzeti előírásokat.

A szankciók kiszabására megkülönböztetés nélkül, a (3) bekezdéssel összhangban kerül sor.

(3) A (2) bekezdésben említett szankció többek között lehet figyelmeztetés, illetve súlyos vagy ismétlődő jogsértés esetén kabotázstól való ideiglenes eltiltás azon fogadó tagállam területén, ahol a jogsértés történt.

Amennyiben hamis közösségi engedélyt, hamis engedélyt vagy azokról készített hamis hitelesített másolatot mutatnak be, azokat haladéktalanul be kell vonni és adott esetben a lehető leg-rövidebb időn belül a fuvarozó letelepedése szerinti tagállam illetékes hatóságához kell továbbítani.

(4) A fogadó tagállam illetékes hatóságai tájékoztatják a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságait a regisztrált jogsértésekről, valamint a fuvarozóra kiszabott szankciókról, továbbá súlyos vagy ismétlődő jogsértés esetén egyúttal szankciók kiszabását is kérelmezhetik.

Súlyos vagy ismétlődő jogsértés esetén a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai határoznak arról, hogy szükség van-e megfelelő szankció kiszabására az érintett fuvarozó tekintetében; e hatóságok figyelembe veszik a fogadó tagállamban már kiszabott szankciókat és biztosítják, hogy az érintett fuvarozóra már kiszabott szankciók együttesen arányban álljanak a szankció alapjául szolgáló jogsértés vagy jogsértések súlyával.

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

Kelt Brüsszelben, 1997. december 11-én.

A letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai által a fogadó tagállam illetékes hatóságaival folytatott konzultációt követően kiszabott szankció a közúti személyszállítási tevékenység végzésére jogosító engedély bevonását is magában foglalhatja.

Továbbá a letelepedés szerinti tagállam illetékes hatóságai a nemzeti jogszabályok alkalmazásában az illetékes nemzeti bíróság elé állíthatják az érintett fuvarozót.

Ezen illetékes hatóságok tájékoztatják a fogadó tagállam illetékes hatóságait az e bekezdés alapján hozott határozatokról.

## 12. cikk

A tagállamok biztosítják annak lehetőségét, hogy a fuvarozók bármely kiszabott közigazgatási szankcióval szemben jogorvoslattal élhessenek.

## 13. cikk

(1) A Bizottság 1998. június 30. előtt jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 2454/92/EGK rendelet alkalmazásának eredményeiről, valamint a tagállamokban üzemelő, menetrend szerinti járatok működéséről.

(2) A Bizottság legkésőbb 1999. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról, különösen a kabotázs nemzeti szállítási piacokra gyakorolt hatásairól.

## 14. cikk

A tagállamok megfelelő időben elfogadják az e rendelet végrehajtásához szükséges törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket és tájékoztatják azokról a Bizottságot.

## 15. cikk

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő első napon lép hatályba.

1999. június 11-től kell alkalmazni.

a Tanács részéről  
az elnök

M. DELVAUX-STEHRÉS