

5.6 A szénbányászati területek csökkentése a területrendezés kapcsán, valamint a környezetvédelmi jogszabályokkal való agyonterhelés a múltban gyakran szükségtelen késedelmet és további terheket okozott a bányák számára. Más ipari szektorokkal összevetve különösen a készletek elhelyezkedése és a nyersanyagok kitermelésekor a bányászati műveletek mobilitása vezet kihívásokhoz. Ezt a különleges helyzetet kell figyelembe venni, főleg akkor, amikor a környezetvédelmi kérdések jogi keretrendszerét megalkotják, például a hulladékokra, a talajvédelemre és a vizekre vonatkozó jogszabályok esetében.

5.7 Az EGSZB hangot ad azon véleményének, hogy az Európai Bizottság ebben a dokumentumban és az ütemezést illetően optimista a CET időkerete és bevezetési idejének követelményei tekintetében. Bár az elvek ismertek, egy technológiai megoldás jóval hosszabb időt igényel, és nem lehet arra számítani, hogy az elképzelés megvalósításán végzett kitartó és

intenzív munkát áttörő siker koronázza. Az Európai Bizottságnak most inkább a 2015-ig üzembe állítandó 10–12 demonstrációs erőművet támogató intézkedésekre kell koncentrálnia, valamint arra, hogy megalkossa a CET azon keretrendszerét, amely kiterjed a főbb kockázatokra, emellett megbízható, de ugyanakkor nem túlságosan megszorító jellegű. Rendkívül kívánatos az átmeneti szakaszban a nagyobb határfokú termelés; a túlzott sietség vagy a túlzottan megszorító jellegű szabályozási keretrendszer súlyos károkat okozhat ebben a fontos kérdésben.

5.8 Az EGSZB a biztonságos uniós energiaszerkezethez hozzájáruló, megújuló és alternatív energiaforrások terén végzendő, intenzív kutatás-fejlesztés folytatására is felszólít. Ezzel párhuzamosan túlzott késedelem nélkül maradéktalanul megvalósítandó az EU integrált energiapiaca.

Kelt Brüsszelben, 2007. szeptember 27-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályairól (átdolgozás)

COM(2007) 264 final – 2007/0097 (COD)

(2008/C 10/11)

2007. július 16-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 175. cikkének (1) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. szeptember 5-én elfogadta véleményét. (Előadó: Frank ALLEN.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. szeptember 26–27-én tartott, 438. plenáris ülésén (a szeptember 26-i ülésnapon) 150 szavazattal 1 ellenében, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözli az új rendeletjavaslatot. A rendelet elfogadása hatályon kívül helyezi a 684/92/EKG és a 12/98/EK rendeletet.

1.2 Az utasok biztonságát abszolút prioritásként kell kezelni az autóbusszal végzett személyszállítás során is. Ez fontosabb minden más kérdésnél.

1.3 Az új rendelet azáltal, hogy szigorúbban ellenőrzi a több tagállamban működő nemzetközi autóbussz-szolgáltatásokat, hozzájárulhat a közlekedésbiztonság javításához.

1.4 Az EGSZB üdvözli ezt a javaslatot, mivel a „jobb jogalkotás” program keretébe tartozik, és megfelel a közösségi joganyag naprakésszé tételére vállalt kötelezettségnek.

1.5 Az EGSZB a következőket ajánlja:

1.5.1 További tisztázásra szorul a „közösségi közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályok súlyos vagy enyhébb mértékű, de sorozatos megsértése”. Mit jelent az enyhébb mértékű szabálysértés? Hány enyhébb mértékű szabálysértés után alkalmazható közigazgatási szankció?

1.5.2 Azt is fel kell sorolni, hogy mi számít súlyos szabálysértésnek.

1.5.3 A szubszidiaritás elvét nem szabad a nem honos fuvarozók elleni megkülönböztetés eszközeként használni. A javaslat tartalmazzon több biztosítékot ennek garantálása érdekében.

1.5.4 Elsődleges fontosságú egy uniós szintű adatbázis felállítása az engedély részletei és egyéb kapcsolódó információk ellenőrizhetősége, illetve az információcsere megkönnyítése érdekében.

1.5.5 A 23. cikk (3) bekezdése értelmében speciális fellebbezési rendszernek kell a fuvarozó rendelkezésére állnia arra az esetre, ha a fogadó tagállam közigazgatási szankciót vet ki kabotázs során elkövetett jogsértés miatt. Mindez egy esetleges büntetőjogi eljárás sérelme nélkül értendő.

2. Bevezető

2.1 A közúti árufuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezéséről szóló 96/26/EK irányelv, valamint az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés szabályairól szóló 684/92/EGK rendelet és 12/98/EK rendelet alkotta eredetileg a nemzetközi közúti személyszállítási szolgáltatások belső piacának fő részét.

2.2 Az irányelv a szakma gyakorlásának megkezdéséhez betartandó minőségi minimumnormákat vezetett be, míg a két rendelet liberalizálta az alkalmi nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacát, különleges engedélyezési eljárást vezetett be a rendszeres nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra, továbbá lehetővé tette a kabotázs szolgáltatásokat az ilyen nemzetközi szolgáltatások esetén.

2.3 E szabályokat most össze kellene hangolni az új jogi kerettel, amely a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásokról szóló rendeletből ered, amelyet a közeljövőben fogad majd el a Parlament és a Tanács. E szabályokat egyértelműbbé is kell tenni, és egyes esetekben egyszerűsíteni szükséges, mivel a tapasztalat azt mutatja, hogy bizonyos jogi rendelkezések szükségtelen adminisztratív terhetek vonnak maguk után.

2.4 A nemzetközi személyszállítással foglalkozó fuvarozóknak – hacsak valamilyen módon nem mentesülnek e kötelezettség alól – nemzetközi közúti személyszállító fuvarozói engedéllyel kell rendelkezniük, amelyet a fuvarozó székhelye szerinti tagállam illetékes hatósága bocsát ki.

2.5 A 684/92/EGK rendelet lehetővé teszi a hozzáférést az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás piacához, a 12/98/EK rendelet pedig rögzíti a nem honos fuvarozók adott tagállamban való szolgáltatásnyújtásának feltételeit.

3. A javaslat összefoglalása

3.1 A javaslat célja az autóbusszal végzett szolgáltatások piacához való hozzáféréstől szóló 684/92/EGK és 12/98/EK rendelet felülvizsgálata és összevonása. Tisztázza a már létező törvényi előírásokat és néhány tekintetben módosítja azokat annak érdekében, hogy erősítse az általános konzisztenciát és csökkentse az adminisztratív terheteket.

3.2 Ezen irányelv alkalmazásában az alábbi meghatározások érvényesek:

3.2.1 „Menetrend szerinti járatok”: olyan járatok, amelyeken az utasok fuvarozása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik. Az ilyen szolgáltatások nyújtásához engedéllyel kell rendelkezni, amelyet a fuvarozó székhelyének és a jármű(vek) bejegyzési helyének megfelelő tagállamban állítanak ki. Az engedély felhatalmazza a címzettjét (címzettjeit) menetrend szerinti járat üzemeltetésére minden olyan tagállam területén, amelyen a járat útvonala áthalad.

3.2.2 A „menetrend szerinti külön célú járatok” olyan menetrend szerinti járatok, amelyeken, függetlenül attól, hogy ki szervezi meg azokat, a meghatározott utascsoport fuvarozása más utasok kizárásával történik. Ide tartoznak:

a) a dolgozók otthonuk és munkahelyük közötti fuvarozása;

b) a tanulók és hallgatók otthonuk és oktatási intézményük közötti fuvarozása.

Az ilyen fuvarozáshoz nem szükséges engedély (útvonalengedély), amennyiben az a szervező és a fuvarozó között megkötött szerződés tárgya.

3.2.3 A „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. Az ilyen fuvarozáshoz nincs szükség engedélyre (útvonalengedélyre).

3.2.4 „Saját számlás szállítási tevékenység”: olyan szállítási tevékenység, amelyet egy vállalkozás a saját munkavállalói részére, vagy egy nem kereskedelmi célú szervezet a tagjai részére a társadalmi tevékenységeivel kapcsolatosan nyújt, amennyiben

a) a szállítás a vállalkozásnak vagy szervezetnek csak melléktevékenysége;

b) a használt járművek a vállalkozás vagy szervezet tulajdonában vannak, vagy azokat hosszú távú lízing vagy szerződés keretében szerezte be, és azokat a vállalat vagy szervezet által alkalmazott személyzet egy tagja vezeti.

Ilyen tevékenységhez nincs szükség engedélyekre, de bizonyítványokra igen, amelyeket a jármű bejegyzési helyének megfelelő tagállam illetékes hatósága állít ki.

3.2.5 „Kabotázs”: nem honos fuvarozó által egy fogadó tagállamban ideiglenesen nyújtott belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás.

3.2.6 Kabotázs a következő járatok esetén megengedett:

a) menetrend szerinti külön célú 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 a városi és elővárosi területek ellátását. Kabotázs nem végezhető ilyen nemzetközi szolgáltatástól függetlenül.

A tagállamok a nemzeti törvényeket és rendeleteket ugyanolyan feltételek mellett alkalmazzák a nem honos, mint a honos fuvarozókra.

4. Általános megjegyzések

4.1 A 8. cikk leegyszerűsíti az engedélyezési (útvonalengedély megszerzése) eljárást. A piachoz való hozzáféréssel kapcsolatosan csak egyetlen alapja lehet a piacra lépés megakadályozásának: az, ha a megpályázott szállítási szolgáltatás nyújtása komolyan veszélyezteti a közvetlenül érintett szakaszokon közszolgáltatási kötelezettség szerint működtetett hasonló szolgáltatás életképességét. Ez ésszerű.

4.2 A tranzitországokkal – amelyekben nem vesznek, fel vagy tesznek ki utasokat – nem kerül sor konzultációra, azok csak tájékoztatást kapnak a szolgáltatás engedélyezéséről. Ezáltal javulni fog a rendszer minősége.

4.3 A szubszidiaritás elve alkalmazható, mivel a javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos illetékességi körébe. Ugyanakkor nagyon fontos, hogy legyenek biztosítékok arra, hogy a nem honos fuvarozók nem esnek hátrányos megkülönböztetés alá.

4.4 A 18. cikk (2) bekezdése további tisztázásra szorul. Ez a bekezdés a menetjegyekről szól.

4.5 A fuvarozónak egyéni vagy közös menetjegyet kell kibocsátania. Ha az arra jogosult személy ellenőrzése során az utas nem rendelkezik (utasok nem rendelkeznek) érvényes jeggyel – és a fuvarozó korábban kiállította a menetjegyet –, akkor a fuva-

rozó nem felelős a kialakult helyzetért. A menetjegy kibocsátása után az utasok felelnek azért, hogy be tudják azt mutatni az ellenőrzésre jogosított személynek.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Általában véve a javaslat megfelel az Európai Bizottság célkitűzéseinek.

5.2 További tisztázásra van szükség a súlyos és az enyhébb mértékű szabálysértések, valamint az ezekkel járó közigazgatási szankciók kérdéskörében. Meg kell határozni, hogy milyen természetű és típusú szabálysértések esnek az egyes kategóriákba, és ezt egységesen kell kezelni a Közösség egész területén.

5.3 Súlyos, illetve enyhébb mértékű, de sorozatos szabálysértések esetén a fogadó tagállam kérheti a nemzetközi fuvarozási engedélyt kiállító tagállamot, hogy szabjon ki közigazgatási szankciót (például az engedély egyes vagy minden hitelesített másolatának ideiglenes vagy végleges visszavonása, illetve az engedély ideiglenes vagy végleges bevonása) az engedély címzettjére. Mindez nem érint egy esetleges, a fogadó tagállamban lefolytatott büntetőjogi eljárást.

5.4 Bár megemlítésre kerül egy fellebbezési rendszer a kivevett szankciók vagy megtagadott engedélyezés esetére, az ilyen fellebbezések esetén minden félnek egyet kell értenie abban, hogy azok korrektek és megkülönböztetésektől mentesek.

5.5 Fel kell állítani egy az egész EU-ra kiterjedő adatbázist, amely megkönnyíti a tagállamok közti gyors és hatékony információcserét az autóbusszal végzett személyszállítás témájában. Ezenkívül, ha egy arra feljogosított személy megvizsgál egy járművet, csak be kell ütnie a nemzetközi fuvarozási engedély (közösségi engedély) számát, és így azonnal el tud érni minden lényeges információt az engedély érvényességének ellenőrzéséhez.

Kelt Brüsszelben, 2007. szeptember 26-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS