

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 ⁽¹⁾,

tekintettel az európai adatvédelmi biztos véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

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 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 ⁽⁴⁾ 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 hanyag 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 Közösségben. 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) ⁽⁵⁾, a személyszállítás tekintetében pedig az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához

⁽¹⁾ HL C 151., 2008.6.17., 16. o.

⁽²⁾ HL C 14., 2008.1.19., 1. o.

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

⁽⁴⁾ HL L 124., 1996.5.23., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L ...

- való hozzáférés közös szabályairól szóló .../2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozás) ⁽¹⁾ 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 helyen 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 szervezőjéért 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 tartásukról rendelkezni kell. A tagállamok részére lehetővé 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

⁽¹⁾ HLL ...

- 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 ⁽¹⁾ 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 teledhessenek 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 adatszerkezetek lebonnyolításának 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 ⁽²⁾ 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 szabályozási 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.

⁽¹⁾ HLL 281., 1995.11.23., 31. o.

⁽²⁾ HLL 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

Fogalom meghatározások

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 befogadóképességgel 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 elkövetéséért nem hoztak büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet vagy nem szabnak 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 sebességkorlátozó 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 ⁽¹⁾ 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 beszámolókat 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 képzítés 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) a vállalkozások által benyújtott kérelmek vizsgálata;
- b) a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezése, továbbá ezen engedélyek felfüggesztése és visszavonása;
- c) természetes személy valamely vállalkozás fuvarozási tevékenységének szervezésére szállításszervezőként alkalmatlannak nyilvánítása;
- d) azon ellenőrzések elvégzése, amelyek azt vizsgálják, hogy a 3. cikkben meghatározott követelményeket a vállalkozások teljesítik-e.

⁽¹⁾ HLL 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 hírvéneke 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 hírvéneke 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⁽¹⁾ 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 helyzetének 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 elhalálozása 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;

⁽¹⁾ HLL 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 tevékenység 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 meglévő 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 felesküdték vagy más hivatalos titoktartási kötelezettség 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 KÖLCSÖNÖS 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 bizonyítékaként. 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 szankcióknak 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 ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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 két évente 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⁽¹⁾ 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 szervek 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.

(¹) HLL 102., 2006.4.11., 1. o.

(*) E rendelet alkalmazásának időpontja.

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

I. MELLÉKLET

I. 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 ⁽¹⁾ 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, szerződészegés 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 ⁽²⁾ 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 ⁽³⁾ származókat.

⁽¹⁾ 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.).

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

⁽³⁾ 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 hozzáadottértékadó (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 módzatok használatára vonatkozó jogszabályokat és gyakorlatot;
2. ismernie kell a hitel különféle módzatait (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 költségtényezőit (állandó költségek, változó költségek, üzemi költségek, értékcsökkenés 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 munkatervek 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 kiszámlázásának rendszerét és ismernie kell az Incoterms jelentését és hatásait;
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, kitémasztás, 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 ⁽¹⁾, a 96/35/EK irányelv ⁽²⁾ és a 259/93/EGK rendelet ⁽³⁾ 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.

⁽¹⁾ 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.).

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

⁽³⁾ 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 vonalakkal 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/m²)

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

Az érintett tagállam megkülönböztető jelzése ⁽¹⁾A felhatalmazott hatóság vagy szerv ⁽²⁾ megnevezéseKÖZÜTI ÁRUFUVAROZÁSI [SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI] ⁽³⁾
SZAKMAI ALKALMASSÁGOT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY

Bizonyítvány száma: ...

Mi,

ezennel igazoljuk, hogy ⁽⁴⁾

aki helységben

-án/-én született, a közúti áru fuvarozási [személyszállítási] ⁽⁵⁾ szakmai alkalmasság megszerzése érdekében sikeresen teljesítette a vizsgát (év:; vizsga helye:) ⁽⁶⁾ 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: ⁽⁷⁾

⁽¹⁾ 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.

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

⁽³⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽⁴⁾ Vezetéknév, utónév, születési hely és idő.

⁽⁵⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽⁶⁾ A vizsga azonosításának adatai.

⁽⁷⁾ 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, megszakítatlan 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 tárolóeszközben történő szállítása, vagy a veszélyes áru anélkül történő szállítása, hogy azt a járművön veszélyes áruként jelölnék, 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 ⁽¹⁾ 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 árufuvarozási piacchoz 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 piacchoz 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.

⁽¹⁾ A másik két jogalkotási javaslat a következőkre vonatkozik:

- Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a nemzetközi közúti árufuvarozási piacchoz 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 híven 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 híven követi a bizottsági javaslatot. A Tanács mindamellett törölte a kisebb, de több alkalommal megismételt jogsértésekre való utalást, és beillesztette állapotok 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 szállítószerzővé válást megelőző kötelező képzéshez kapcsolódó rendelkezést. A Tanács közös álláspontja továbbá előirányozza, hogy a tagállamok mentesíthetik a vizsga bizonyos részei 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 végezetül 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 szállítószerzők 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 szállítószerző-jelöltek képzését és vizsgáztatását végző szervek akkreditálására vonatkozó kritériumok kölcsönösen összeegyeztethetőek legyenek. Az Európai Parlament végezetül bevezette azt a követelményt a szállításszerzők számára, hogy öt éves szakmai távollét után frissítő képzésben kell részt venniük.

vii. *Engedélyezés és feliügyelet*

A bizottsági javaslat egyértelművé teszi és megerősíti a tagállamok által kijelölt hatóságok azon feladatát, hogy ellenőrizzék, hogy a vállalkozások betartják-e a rendelkezésben 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 szállításszerző kizárásáig. Az ellenőrzést illetően a javaslat olyan célzott ellenőrzéseket ír elő, amelyeket a tagállamok a jelenlegi öt évenkénti ellenőrzéseknél gyakoribban végeznek.

A Tanács – amellet, 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 mindamellet. 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 tisztségviselői 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 állásponiban 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 bizonyítékaként,
- az adatok archiválásának és az adatvédelemnek olyan közösségi szabályokként való említése, amelyek be nem tartása a szállításszervező jó hírnevét 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. ÖSSZEGRZÉS

A Tanács közös állásponija 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 állásponi a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.
