



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.2.18.
COM(2019) 84 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak
megállapításáról szóló 1071/2009/EK rendelet bizonyos rendelkezéseinek 2015. január 1.
és 2016. december 31. közötti végrehajtásáról**

I. Bevezetés

Ez a jelentés a közúti fuvarozói szakma tagállamokban történő gyakorlásáról szól, és célja, hogy biztosítsa a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ (a továbbiakban: 1071/2009/EK rendelet) alkalmazásának közelebbi nyomon követését. Ezt a rendeletet alkalmazni kell az Európai Unióban székhellyel rendelkező, a közúti fuvarozói szakmát gyakorló, továbbá az e szakmát gyakorolni szándékozó minden vállalkozásra. A „közúti fuvarozói szakma” egyaránt magában foglalja a közúti áru fuvarozói² és a közúti személyszállítói³ szakmát. A vállalkozások egyes kategóriái, köztük a 3,5 tonna megengedett össztömeget meg nem haladó gépjárművekkel fuvarozók, nem tartoznak a rendelet hatálya alá⁴. Az 1071/2009/EK rendelet közös szabályokat határoz meg a közúti áru fuvarozói és a közúti személyszállítói szakma gyakorlásának engedélyezésére.

A rendelet 3. cikkének megfelelően a közúti fuvarozói szakmát gyakorló vállalkozásoknak a következőkkel kell rendelkezniük: tényleges és állandó székhely valamely tagállamban, jó hírnév, megfelelő pénzügyi helyzet és a szükséges szakmai alkalmasság. Ezenfelül a rendelet 4. cikke arra kötelezi a közúti fuvarozó vállalkozásokat, hogy jelöljenek ki egy szakmai irányítót, aki szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal igazolja, hogy elsajátította a fuvarozás tényleges és folyamatos, a jogi és szakmai követelményekkel összhangban történő irányításához szükséges készségeket és ismereteket. A tagállamoknak kell ellenőrizniük, hogy a fuvarozó vállalkozások megfelelnek-e az 1071/2009/EK rendeletben megállapított feltételeknek. Emellett a tagállamok közötti jól szervezett igazgatási együttműködés fontos szerepet tölt be az Európai Unióban működő vállalkozások felügyelete hatékonyságának javításában.

Az 1071/2009/EK rendelet 26. cikkének (1) bekezdése határidőt tűz a tagállamok és a Bizottság jelentéstételi kötelezettségeinek teljesítésére:

- a rendelet 26. cikkének előírásai szerint a rendelet alkalmazásának kezdőnapjától számítva a tagállamoknak két évente jelentést kell készíteniük az illetékes hatóságok tevékenységéről, és azt meg kell küldeniük a Bizottságnak;
- a tagállamok által szolgáltatott adatok alapján a Bizottságnak két évente jelentést kell készítenie, amelyet továbbítania kell az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

¹ HL L 300., 2009.11.14., 51 o.

² A rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint a „közúti áru fuvarozói szakma»: bármely vállalkozás által díjazás ellenében gépjárművel vagy járműszerelvénnyel végzett áru fuvarozási tevékenység”.

³ A rendelet 2. cikkének (2) bekezdése szerint: a „közúti személyszállítói szakma»: bármely vállalkozás által, a vezetőt is beleértve, kilenc főt meghaladó befogadóképességűnek gyártott és felszerelt, és erre a célra szolgáló gépjárművekkel végzett közcélú vagy meghatározott utascsoportokra kiterjedő, a szállított személyek vagy a szállítás szervezője által megfizetett személyszállítási szolgáltatás”.

⁴ A rendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében „a tagállamok ugyanakkor lecsökkenthetik ezt a határértéket az összes vagy egyes közúti fuvarozási kategóriák vonatkozásában”.

A tagállamok által megküldött nemzeti jelentések alapvető forrását képezik a Bizottság jelentésének. A rendelet 26. cikke meghatározza, hogy a nemzeti jelentéseknek milyen adatokat kell tartalmazniuk:

„a) ágazati áttekintés, tekintettel a jó hírnévre, a pénzügyi helyzetre és a szakmai alkalmasságra;

b) a kibocsátott, felfüggesztett, visszavont engedélyek száma éves és típusonkénti felbontásban, valamint az alkalmatlanná nyilvánítások száma indokolással;

c) az egyes években kibocsátott, szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványok száma;

d) a nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz és azok illetékes hatóságok általi használatához kapcsolódó központi statisztika; és

e) a 18. cikk (2) bekezdése értelmében a többi tagállammal folytatott információcsere áttekintése, beleértve különösen a többi tagállamnak bejelentett jogsértések éves számát, valamint a 18. cikk (3) bekezdése alapján beérkezett kérelmek és válaszok éves számát is.”

Ez a jelentés kitér a nemzeti adatszolgáltatás minőségére és a benyújtási határidő betartására (II. szakasz), valamint elemzi a tagállami jelentéseket (III. szakasz). A IV. szakasz ismerteti a levont következtetéseket.

II. Adatszolgáltatás

Ez az 1071/2009/EK rendelet szerinti harmadik jelentés, amely a 2015. január 1. és 2016. december 31. közötti időszakot öleli fel. Az első jelentés⁵ a 2011. december 4. (a rendelet alkalmazásának kezdőnapja) és 2012. december 31. közötti időszakra vonatkozott. A második jelentés⁶ a 2013. január 1. és 2014. december 31. közötti időszakra terjedt ki. Ez a jelentéstételi időszak az 1071/2009/EK rendelet 26. cikkének (2) bekezdése előírásai szerint egybeesik a közúti szállításra vonatkozó szociális jogszabályok végrehajtásáról szóló jelentéssel⁷. Ez az időbeli összehangolás lehetővé teszi a tagállamok és az érdekeltek számára, hogy ugyanazon jelentéstételi időszakra vonatkozóan átfogó képet kapjanak az ágazatról a belső piaccal és a szociális szabályokkal összefüggésben.

Az 1071/2009/EK rendelet 26. cikkében foglalt jelentéstételi kötelezettség alapján minden tagállam benyújtotta nemzeti jelentését. Ez javulásként értékelhető az előző jelentéstételi időszakhoz viszonyítva, amikor hat tagállam nem küldte meg jelentését. Ugyanakkor néhány tagállam a 2017. szeptember 30-i határidőhöz képest komoly késedelemmel közölte adatait,

⁵ COM (2014) 592 final, 2014.9.25.

⁶ COM (2017) 116 final, 2017.3.7.

⁷ A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.) 17. cikkében említett jelentés.

ami kihatott e bizottsági jelentés elkészítésének ütemezésére is. Számos jelentés nem tartalmazta a kért információk egy részét, ami megakadályozta az átfogó elemzést.

A következetesség, illetve annak érdekében, hogy az illetékes nemzeti hatóságoknak segítséget nyújtsanak jelentéstételi kötelezettségük teljesítéséhez, a Bizottság szolgálatai 2015-ben lehetőséget biztosítottak a tagállamoknak arra, hogy a második jelentéstételi időszaktól kezdődően formanyomtatványt használjanak. A nemzeti jelentést benyújtó szinte minden tagállam igénybe vette a formanyomtatványt.

Mivel a mostani jelentéstételi időszak folyamán nem ugyanazok a tagállamok nyújtották be jelentésüket, mint a korábbi jelentéstételi időszakok során, és tekintettel az átadott információ összehangolatlanságára, a két jelentéstételi időszak összevetéséből általában nem vonható le hasznos következtetés.

A Bizottság által 2017. május 31-én elfogadott közúti kezdeményezések⁸ keretében tanulmány készült az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet utólagos értékeléséről⁹. A Bizottság emellett szolgálati munkadokumentumot¹⁰ is elfogadott, amely tartalmazta az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet felülvizsgálatával kapcsolatos hatásvizsgálatot. Ez a jelentés a releváns pontokon felhasználja a tanulmányban és a hatásvizsgálati jelentésben közzétett információkat.

III. A közúti fuvarozói szakma gyakorlásával kapcsolatos adatok elemzése

1. A közúti fuvarozási ágazat áttekintése, tekintettel a jó hírnévre, a pénzügyi helyzetre és a szakmai alkalmasságra

A jelentésnek ez a része a nemzeti követelmények bemutatásával, az ellenőrzések megszervezésével, a megfelelés mértékével és a felmerült nehézségekkel foglalkozik, alapját a tagállamok által benyújtott információ képezi. A tagállami jelentések összehangolatlansága miatt ezen áttekintés hatálya nem átfogó. Szükség esetén a Bizottság a tagállami jelentéseket kiegészítette a fent említett értékelő tanulmány adataival.

Amint azt az 1071/2009/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi bizonyos feltételek mellett, több tagállam állapított meg a rendeletben szereplő négy követelményen (tényleges és állandó székhely, jó hírnév, megfelelő pénzügyi helyzet és a szükséges szakmai alkalmasság) felül olyan nemzeti követelményeket, amelyeket teljesíteni kell a közúti áru fuvarozói szakma gyakorlásához. Szlovákia például kiegészítő követelményként a szakmai irányítók minimális életkorát 21 évben határozta meg. Ausztria azt a feltételt szabta, hogy a közúti fuvarozóknak településükön, illetve a településük közigazgatási körzetében vagy azzal szomszédos körzetben lévő másik településen rendelkezniük kell a szükséges közúton kívüli parkolóhelyekkel. Spanyolországban további követelmény, hogy a kérelmezőknek három

⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_hu

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>

járművel rendelkezniük kell, amelyek hasznos terhelése legalább 60 tonna¹¹. Belgium, Görögország, Finnország, Olaszország, Lettország, Hollandia, Svédország, Csehország és Franciaország úgy döntöttek, legalább részben kiterjesztik a közúti fuvarozói szakma gyakorlására irányadó szabályoknak való megfelelés kötelezettségét azokra a vállalkozásokra, amelyek a közúti áru fuvarozást 3,5 tonna megengedett össztömeget meg nem haladó gépjárművekkel végzik¹².

A közúti fuvarozó szakma gyakorlására vonatkozó, a rendeletben előírt négy követelmény betartásának ellenőrzése, valamint az ellenőrzések száma tekintetében jelentős eltérés figyelhető meg a tagállamok között.

Észtország jelentéséből kiderül, hogy a rendelet által előírt követelmények betartásának ellenőrzését egy kockázatalapú rendszer szerint végzik, amely elsősorban a közúti fuvarozás szabályainak súlyos vagy gyakori megsértése terén fokozott kockázatot jelentő vállalkozásokra összpontosít.

Írországból a jó hírnév, a pénzügyi helyzet és a szakmai alkalmasság ellenőrzését legalább ötévente elvégzik az egyes vállalkozások engedélyének megújítására szolgáló eljárás keretében. Az ellenőrzésekre azonban gyakrabban is sor kerülhet azon fuvarozók esetében, amelyek megítélés szerint fokozott kockázatot jelentenek, vagy felhívták magukra az illetékes hatóság figyelmét. A jó hírnév meglétét a szakmai irányító és a többi érintett személy átvilágítása révén ellenőrzik, amihez a nemzeti rendőrség keretén belül működő Nemzeti Átvilágítási Szolgálat segítségét veszik igénybe. Az átvilágítási szolgálat továbbítja a jó hírnév megállapításához használható ítéletek jegyzékét az illetékes hatóságnak. A fuvarozói engedély öt éves érvényességi ideje alatt a fuvarozónak szokásosan nem kell további információt benyújtania az engedélyező hatósághoz. Erre csak akkor kerül sor, ha a hatóság kockázatot tárt fel az említett fuvarozó tekintetében.

Lettországban a pénzügyi helyzetre vonatkozó követelmények ellenőrzését a cégjegyzékből származó éves beszámolókból kinyert információk alapján végzik. Ezenfelül mind a négy feltételt ellenőrzik a fuvarozási engedély megadása előtt. Az engedélyek felfüggesztésére többnyire az állami adófelügyelet kérése alapján került sor, amikor az adófelügyelet úgy határozott, hogy felfüggeszti a fuvarozó vállalat gazdasági tevékenységét. Miután Lettországból a közösségi engedélyek hiteles másolatát és a belföldi fuvarozási engedélyeket az egyes gépjárművekre bocsátják ki, és csupán legfeljebb tizenkét hónapos időtartamra, a négy követelménynek való megfelelés elmulasztása esetén nem újítják meg az adott közösségi engedély hiteles másolatát, illetve a belföldi fuvarozási engedélyt. A jó hírnév meglétét a szakmai irányító, a vállalkozás és annak igazgatótanácsi tagjai tekintetében ellenőrzik. A szakmai irányító vagy az igazgatótanácsi tagok leváltása esetén ellenőrzik minden egyes új tag jó hírnevét. A lett jogalkalmazó hatóságok felhívják a figyelmet néhány nehézségre a pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelménynek való megfelelés meghatározása kapcsán a biztosítási kötvényekkel összefüggésben, mivel az 1071/2009/EK rendelet nem írja le

¹¹ Ez a nemzeti követelmény ugyanakkor nem felel meg a rendelet feltételeinek, ezért az Európai Bíróság 2018. február 8-i ítéletében arra kötelezte Spanyolországot, hogy ezt a követelményt helyezze hatályon kívül (az Európai Bíróság Spanyolország kontra Bizottság C-181/17. sz. ügyben hozott ítélete).

¹² Lásd a 10. lábjegyzetben említett hatásvizsgálati jelentés 4. táblázatát.

részletesen, hogy a fuvarozó vállalkozásnak milyen kockázatokkal szemben kell biztosítással rendelkeznie.

Belgiumban a tényleges és állandó székhely első ellenőrzésére úgy kerül sor, hogy az új közösségi engedély kiállításakor lekérdezik a belga vállalkozások központi adatbankját. Ezt követően a belga ellenőrző hatóság megszervezi az ellenőrzést. Ezt az ellenőrzést külön kérelemre is elvégzik, vagy ha az adott vállalat köztudottan megsértette a fuvarozási jogszabályokat. Ezenfelül, a jó hírnév „fuvarozással összefüggésben elkövetett jogsértések” miatti elvesztését követő két évvel rehabilitálási eljárásra kerül sor.

Spanyolországban két módon ellenőrzik a szakma gyakorlására vonatkozó feltételek betartását. Az egyik módszer alapján felkérlik a vállalkozásokat arra, hogy nyújtsanak be a négy követelménynek való megfelelésüket alátámasztó dokumentumokat. A másik módszer keretén belül helyszíni ellenőrzést végző felügyelőket küldenek a vállalkozások telephelyeire. Spanyolországban a közúti fuvarozó vállalkozásoknak kétfévente kérelmezniük kell az engedélyük megújítását, tehát kétfévente sor kerül a négy követelmény betartásának ellenőrzésére. Ezen túlmenően minden évben egy vizsgálatosorozat keretében ellenőrzik, hogy azon vállalkozások, amelyek engedélyét nem újítták meg, nem folytatnak-e fuvarozói tevékenységet.

Lengyelországban 400 felügyelőt bíztak meg azzal, hogy ellenőrizze a közutakat és a közúti árufuvarozók telephelyeit. A felügyelők által összegyűjtött információkat továbbítják a Nemzetközi Fuvarozási Iroda, valamint a közösségi engedélyeket kibocsátó és az 1071/2009/EK rendeletben szereplő négy követelményt ellenőrző helyi hatóságok számára. Lengyelországban olyan hely tekinthető állandó és tényleges székhelynek, amely rendelkezik a fuvarozói tevékenységek strukturált és folyamatos végzését lehetővé tévő műszaki felszereléssel és eszközökkel, és amely magában foglalja a következő elemek legalább egyikét: parkolóhely; kirakodási terület; a járművek karbantartására szolgáló felszerelés.

Németországban csak regionális szinten működött kockázatértékelő rendszer, amelyet 2014 júliusától emeltek országos szintre. A jogsértésekhez 5 pontot (legsúlyosabb jogsértések), 3 pontot (súlyosabb/súlyos jogsértések) vagy 1 pontot (egyéb jogsértések) rendelnek. A vállalkozást azt követően sorolják a fokozottan kockázatos osztályba, ha összegyűjtött 5 pontot (legfeljebb 10 járművel rendelkező vállalkozások), 8 pontot (50 járműig) vagy 11 pontot (több, mint 50 jármű).

Az Egyesült Királyság Vezető- és Gépjárműszabványügyi Ügynöksége (Driver and Vehicle Standards Agency) 2006 óta működteti az OCRS (Operator Compliance Risk Score – fuvarozók megfelelőségére vonatkozó kockázati mutató) rendszert. Ezt a rendszert 2012-ben továbbfejlesztették, hogy javítsák az előrejelző képességét. Az OCRS rendszer információkat tartalmaz a műszaki vizsgálatokkal kapcsolatos jogsértésekről, amelyek összefüggést mutatnak más jogsértésekkel.

Dániában a belföldi vagy közösségi engedélyek minden új kérelmezőjét ellenőrzik a megfelelő pénzügyi helyzet, a szakmai alkalmasság, a tartozások és az állandó székhely szempontjából. A jó hírnév meglétét csak akkor ellenőrzik, ha a rendőrség problémát jelzett, vagy arra utaló jelek vannak, hogy probléma állhat elő. A jogsértéseket – amelyek magunkban foglalják a rendőrség által közúti ellenőrzések során felderített jogsértéseket – 5

évig tartják nyilván. A dán hatóság jellemzően minden új kérelmezőt, és körülbelül 250 meglévő fuvarozót ellenőriz. Ez utóbbiakat kockázatértékelő rendszer alapján választják ki. A fuvarozóknak az első két engedély megszerzéséhez teljesíteniük kell a 150 000 DKK (mintegy 20 000 EUR) összegű kezdeti pénzügyi kötelezettséget, miközben az 1071/2009/EK rendelet csupán 9 000 EUR tartalékot ír elő az első gépjármű és 5 000 EUR tartalékot minden további gépjármű vonatkozásában¹³. Dániában minden további jármű tekintetében 40 000 DKK (megközelítőleg 5 400 EUR) az előírás. Ezenfelül a vállalatnak nem lehet 50 000 DKK-t (körülbelül 6 700 EUR) meghaladó tartozása a kormányzattal szemben. A vállalkozások megfelelő pénzügyi helyzetének ellenőrzése során a Dán Közlekedési Hatóság ez ügyben lekéri az adatokat a Dán Adóhatóságtól.

Románia kockázatértékelő rendszere valamennyi fuvarozó vállalatra kiterjedően vizsgálja az összes közúti fuvarozási kihágást magában foglaló jogsértéseket. Új fióktelep megnyitása esetén ellenőrzik, hogy rendelkezik-e állandó és tényleges székhellyel.

Hollandiában a Holland Közúti Árufuvarozók Belföldi és Nemzetközi Szállításért Felelős Szervezete (NIWO) kifejlesztett egy módszert azon fuvarozók azonosítására, amelyek esetében felmerül annak kockázata, hogy már nem tesznek eleget a megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelménynek. A kockázatosnak ítélt fuvarozókat fokozott figyelemmel kísérik. Ha egy nagy kockázatot jelentő fuvarozó nem tudja teljesíteni a megfelelő pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelményt az 1071/2009/EK rendelet 13. cikkében megadott határidőn belül, a közösségi engedélyét visszavonják. E módszer révén biztosították azt, hogy a fuvarozók nemcsak a kérelmezési időszak során, hanem a közösségi engedély teljes érvényességi ideje alatt kötelesek eleget tenni a megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelménynek. A kockázatértékelés az előírt szakmai alkalmasságra is kiterjed. A benyújtott adatok szerint a NIWO eddig nem volt vissza vagy függesztett fel engedélyt a jó hírnévvel kapcsolatos követelmény alapján.

Finnországban a kockázatértékelő rendszer a jó hírnév meglétének ellenőrzésével függ össze. Valamennyi érintett személy jó hírnevének rendszerszintű ellenőrzése megterhelő feladat, pontosan ezért van szükség kockázatértékelésre.

Luxemburgban a Gazdasági Minisztérium folytat le ellenőrzést az engedély kiadása előtt, hogy meggyőződjön a négy követelménynek való megfelelésről. A jó hírnév ellenőrzésére akkor is sor kerül, ha az engedély jogosultja nehéz pénzügyi helyzetbe (pl. fizetéseképtelenség vagy csőd) kerül, hogy megvédjék a szerződéses partnereit. A jó hírnevet, a megfelelő pénzügyi helyzetet, a szakmai alkalmasságot és az állandó és tényleges székhelyet akkor is ellenőrzik, ha az engedély jogosultja új engedélyért folyamodik, például, amikor kiterjesztené tevékenységi körét egy másik ágazatra, amely tekintetében további engedélyre van szüksége.

A többi ellenőrzésnél erőforrás-igényesebbnek tekintett, állandó és tényleges székhelyre vonatkozó ellenőrzések során tapasztalt nehézségeket illetően több végrehajtó hatóság kihangsúlyozta az ellenőrzések megterhelő voltát, valamint az adott tagállamban nyilvántartott összes közúti fuvarozó vállalkozás ellenőrzéséhez szükséges adminisztratív kapacitás hiányát.

¹³ Lásd a rendelet 7. cikkének (1) bekezdését.

Csak két tagállam szolgáltatott adatokat a közúti fuvarozói szakma gyakorlására irányadó négy követelmény tekintetében elvégzett ellenőrzések számáról. Észtországban 2015–2016-ban 80 ellenőrzés irányult a jó hírnévre és 80 a szakmai alkalmasságra. Svédországban 131 alkalommal ellenőrizték a jó hírnév meglétét.

2. Engedélyek

Az 1071/2009/EK rendelet 2. cikkében szereplő meghatározás szerint a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezése „adminisztratív döntés, amely engedélyezi az e rendeletben meghatározott feltételeknek megfelelő vállalkozás számára a közúti fuvarozói szakma gyakorlását”.

Az „adminisztratív döntés” jogi jellege tagállamonként eltérő. A döntés előfeltétele lehet a belföldi fuvarozási engedély és/vagy a nemzetközi fuvarozásra jogosító közösségi engedély megszerzésének, megfelelhet a kizárólagosan belföldi fuvarozásra jogosító engedélynek, illetve jelenthet egyetlen engedélyezési eljárás keretében odaítélt belföldi és nemzetközi fuvarozásra jogosító engedélyt.

Bulgáriában és Litvániában például négy engedélytípus létezik (belföldi személyszállításra, belföldi áru fuvarozásra, közösségi személyszállításra és közösségi áru fuvarozásra jogosító engedély). Bulgáriában azonban csak egyetlen dokumentumot (vagyis engedélyt) állítanak ki a belföldi és a nemzetközi fuvarozásra.

Belgiumban csak közösségi engedélyeket adnak ki, vagy személyszállításra, vagy áru fuvarozásra.

2012-től az Észtországban székhellyel rendelkező vállalkozásoknak, amelyek a közúti fuvarozás piacán kívánnak tevékenykedni, közösségi engedélyért kell folyamodniuk, amely ebben a tagállamban az egyetlen engedélytípus.

Luxemburgban csak kétféle engedély van: az egyik a belföldi, a másik a nemzetközi fuvarozásra jogosít.

Romániában kizárólag közösségi engedélyeket adnak ki, amelyek vagy személyszállításra, vagy áru fuvarozásra szólnak.

Az Egyesült Királyságban két fő engedélytípust alkalmaznak a személyszállítással és az áru fuvarozással foglalkozó vállalkozásokra. Ez a két engedélytípus az általános belföldi engedély és a nemzetközi engedély. Nemzetközi engedélyért a nemzetközi fuvarozással foglalkozó vállalkozások folyamodhatnak, amelyek megfelelnek a közösségi engedélyek jogosultjainak. Ezenfelül az Egyesült Királyságban léteznek az 1071/2009/EK rendelet alkalmazási körén kívül eső további kategóriák a saját számlás fuvarozók tekintetében. További kategóriát hoztak létre azon személyszállítással foglalkozó szervezetek számára, amelyek nem folytatnak üzleti tevékenységet, ezért nem díjazás ellenében fuvaroznak, úgymint iskolák, jótékonyági szervezetek és közösségi szervezetek.

Mivel a tagállamok különféle engedélyeket adnak ki a közúti fuvarozói szakmát gyakorló vállalkozások számára, az általuk szolgáltatott adatok csak nagy vonalakban hasonlíthatók össze. A legtöbb tagállam azonban közölt átfogó adatot a 2016. december 31-én engedéllyel

rendelkező fuvarozók számáról, amely referenciaként szolgál a kibocsátott, felfüggesztett és visszavont engedélyek számát illetően. Ausztriában 11 499 engedéllyel rendelkező (áru- és személyszállító) fuvarozó működik, Belgiumban 9007, Bulgáriában 13 354, Cipruson 2945, Csehországban 24 482, Németországban 51 127, Dániában 5 618, Észtországban 3 330, Görögországban 12 187¹⁴, Spanyolországban 96 237, Finnországban 15 941, Franciaországban 128 319, Magyarországon 13 267, Horvátországban 601, Írországon 5 585, Olaszországban 105 560, Litvániában 866, Luxemburgban 497, Lettországon 4 313, Máltán 684, Hollandiában 13 172¹⁵, Lengyelországban 84 304, Portugáliában 8 674, Svédországban 17 608, Szlovéniában 5 811, Szlovákiában 8 564 és az Egyesült Királyságban 42 573. Az EU-ban összesen 608 212 áru fuvarozó és 77 913 személyszállító vállalkozás tevékenykedett¹⁶.

Az engedéllyel rendelkező vállalkozások döntő többsége közúti áru fuvarozó. Az engedéllyel rendelkező közúti áru fuvarozók százalékos aránya a tagállamokban engedéllyel rendelkező fuvarozók teljes számához viszonyítva 89 % volt 2016. december 31-én (88 % 2014. december 31-én), míg mindössze 11 %-uk tevékenykedett a személyszállításban. Az egyedüli kivételt Málta jelenti, ahol a személyszállítással foglalkozó vállalkozások száma (596) jóval meghaladta a közúti áru fuvarozók számát (88), míg Franciaországban a személyszállítást végző fuvarozók aránya jelentősen túllépte az uniós átlagot (24 %).

2.1. Kibocsátott engedélyek

Huszonnégy tagállam¹⁷ által közölt adatok alapján 278 092 engedélyt adtak ki a közúti személyszállító (25 788) és áru fuvarozó (252 304) szakma gyakorlásához a jelentéstételi időszakban.

A kibocsátott engedélyek száma 27-től (Málta) és 122 790-ig (Spanyolország) terjedt. A benyújtott információt tartalmazó részletes táblázat e jelentés I. mellékletében található.

A 2015-ben és 2016-ban kiadott engedélyek többsége (összesen 91 %) a közúti áru fuvarozókra vonatkozik, és csupán kisebb hányaduk (9 %) érinti a személyszállító vállalkozásokat.

2.2. Visszavont és felfüggesztett engedélyek

Huszonöt tagállam¹⁸ által közölt adatok alapján 2015-ben és 2016-ban összesen 130 998 engedélyt vontak vissza vagy függesztettek fel. Megfigyelhető, hogy az engedélyeket

¹⁴ Görögország és Hollandia csak az áru fuvarozók számát adta meg.

¹⁵ Görögország és Hollandia csak az áru fuvarozók számát adta meg.

¹⁶ Három tagállam nem közölte a személyszállító vállalkozások, egy pedig az áru fuvarozó vállalkozások számát.

¹⁷ Ausztria, Portugália, Belgium, Bulgária, Csehország, Németország, Dánia, Észtország, Görögország, Spanyolország, Finnország, Franciaország, Horvátország, Írország, Olaszország, Luxemburg, Lettország, Málta, Hollandia, Lengyelország, Svédország, Szlovénia, Szlovákia, az Egyesült Királyság.

legnagyobb számban Spanyolországban vonták vissza vagy függesztették fel, a személy- és áruszállítás vonatkozásában összesen 76 534 esetben. A skála másik végpontján rendkívül csekély számú visszavonás és felfüggesztés szerepelt Portugália (1), Írország (7), Luxemburg (13) és Románia (15) nyilvántartásában. A visszavont és felfüggesztett engedélyekkel kapcsolatos részletes információ e rendelet II. mellékletében olvasható.

A jelentésükben az engedélyek visszavonásának és felfüggesztésének okait feltáró tagállamok többségében a visszavonás és felfüggesztés fő indokai az engedély, illetve közösségi engedély lejárta, a vállalat felszámolása, illetve a fuvarozók ez iránti kérelme volt.

Spanyolország ugyanakkor jelezte, hogy az engedélyeket főként a szakma gyakorlására irányadó négy követelménynek való meg nem felelés miatt vonták vissza vagy függesztették fel (47 719 visszavonás történt ezen az alapon). Svédországban az állandó és tényleges székhely követelményének való meg nem felelés vezetett a visszavonáshoz (1514 visszavonás történt ezen az alapon), csakúgy, mint Észtországban (167) és Szlovéniában (55). Az Egyesült Királyság a visszavonások fő indokaként a szükséges szakmai alkalmasság hiányát jelölte meg (ezen az alapon 466 visszavonás és felfüggesztés történt).

3. A szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványok

Az illetékes hatóságok által kibocsátott szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványok az 1071/2009/EK rendelet 8. cikke értelmében tanúsítják, hogy a járművezető-jelöltek sikeresen teljesítették az írásbeli és szóbeli vizsgákat, valamint bizonyítják a szakmai alkalmasságot.

Huszonöt tagállam¹⁹ által közölt információ alapján 477 761 szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványt állítottak ki a jelentéstételi időszakban. Ez a szám magában foglalja azokat a bizonyítványokat, amelyeket az 1071/2009/EK rendelet 8. cikke szerinti vizsga alapján adtak ki, valamint azokat is, amelyeket az említett rendelet 9. cikkében meghatározott mentesség értelmében, a tapasztalat elismerése alapján adtak ki.

A jelentéstételi időszakban legnagyobb arányban Spanyolországban (388 218), Hollandiában (25 597), Romániában (20 960), Lengyelországban (7 100) és Franciaországban (6 616) bocsátottak ki bizonyítványokat az EU-ban. Részletes információ a III. mellékletben szerepel.

4. Alkalmatlannak nyilvánított szakmai irányítók

Az 1071/2009/EK rendelet 14. cikke szerint, amennyiben a szakmai irányító elveszti jó hírnevét, az illetékes hatóságnak a szakmai irányítót vállalkozások fuvarozási tevékenységeinek irányítására alkalmatlannak kell nyilvánítania.

A jelentéstevő tagállamok közül tízben került sor alkalmatlanná nyilvánításra: Ausztriában (3), Belgiumban (5), Dániában (82), Németországban (5), Spanyolországban (17), Észtországban (11), Finnországban (15), Olaszországban (72), Svédországban (49) és az

¹⁸ Málta, Magyarország és Ciprus jelentésében ez a pont nem szerepelt.

¹⁹ Ausztria, Belgium, Bulgária, Csehország, Németország, Dánia, Észtország, Görögország, Spanyolország, Finnország, Franciaország, Horvátország, Magyarország, Írország, Olaszország, Litvánia, Lettország, Málta, Hollandia, Lengyelország, Portugália, Románia, Svédország, Szlovénia és Szlovákia.

Egyesült Királyságban (253). A tagállamok által megadott adatok e jelentés II. mellékletében szerepelnek.

5. Információcsere

Az 1071/2009/EK rendelet 16. cikke értelmében valamennyi tagállamnak nemzeti nyilvántartást kell vezetnie azokról a közúti fuvarozási vállalkozásokról, amelyek számára engedélyezték a közúti fuvarozói szakma gyakorlását. A nemzeti nyilvántartásokban rögzítendő adatokra vonatkozó minimumkövetelményeket és a nyilvántartások közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásán (European Registers of Road Transport Undertakings, ERRU) keresztül történő összekapcsolásának közös szabályait a Bizottság (EU) 2016/480 végrehajtási rendelete²⁰ határozza meg. A rögzítendő adatok kiterjednek a fuvarozó vállalkozások jó hírnevére, az elkövetett súlyos jogsértésekre, valamint a közösségi engedélyekkel kapcsolatos információkra.

Az ERRU létrehozása a következő lépést képviseli a nemzeti hatóságok közötti együttműködés tervezett megkönnyítése terén, amelynek célja, hogy az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkének (5) bekezdésével összhangban megerősítse a közúti fuvarozást érintő uniós jogszabályok határokon átnyúló végrehajtását. Az ERRU nyilvántartás célja, hogy megkönnyítse és költséghatékonyabbá tegye a jogszabályok határokon átnyúló végrehajtását, ehhez azonban arra van szükség, hogy valamennyi tagállam összekapcsolja nyilvántartását és a rendszert ténylegesen használva biztosítsa az adatbázisában tárolt minőségi adatok cseréjét. A nemzeti nyilvántartások összekapcsolását 2012. december 31-ig kellett megvalósítani.

Egyes tagállamok jelentős késedelmek ellenére valamennyi tagállam összekapcsolta a közúti fuvarozási vállalkozásokról vezetett nemzeti elektronikus nyilvántartását a rendszerrel.

Több tagállam megjegyezte, hogy az ERRU-ban való részvétele javította az együttműködést és az információcserét a tagállamok között és fokozta a nemzeti elektronikus nyilvántartásaik hatékonyságát. Számottevő információcserére került sor a súlyos jogsértések és a jó hírnév témájában, nevezetesen Belgiumban, Csehországban, Németországban, Észtországban, Horvátországban, Olaszországban, Lettországban, Szlovéniában és Svédországban. Az információcsere nagy részét a jó hírnév ellenőrzésére irányuló tagállami kérelmek küldése és fogadása tette ki. Említésre méltó, hogy az információcsere terjedelme nagyon jelentősen megnövekedett az előző jelentéstételi időszakhoz viszonyítva²¹. Ez úgy tűnik, arra utal, hogy a nemzeti elektronikus nyilvántartások összekapcsolásának befejezése az ERRU további használatára ösztönöz, és a tagállamok általában növekvő mértékben veszik igénybe a platformot. A tagállamok által megadott adatok e jelentés IV. mellékletében szerepelnek.

²⁰ A Bizottság (EU) 2016/480 végrehajtási rendelete (2016. április 1.) a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett nemzeti elektronikus nyilvántartások összekapcsolására vonatkozó közös szabályok megállapításáról és az 1213/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről. (HL L 87., 2016.4.2., 4. o.).

²¹ Annak ellenére, hogy több tagállam nem számolt be információcseréről az előző jelentéstételi időszakban, a két jelentéstételi időszak közötti növekedés szembetűnő.

IV. Következtetések

Ez a jelentés áttekintést ad a tagállamok által az 1071/2009/EU rendelet 26. cikke alapján a közúti fuvarozói szakma gyakorlásával kapcsolatban benyújtott információról. Ezek az információk a 2015. január 1. és 2016. december 31. közötti időszakra vonatkozóan magukban foglalják az 1071/2009/EK rendelet tagállami végrehajtásának a rendelet 26. cikke (1) bekezdésében felsorolt aspektusait.

A tagállamok által szolgáltatott adatok minősége és benyújtásuk határidejének betartása jelentős eltérést mutatott, ami kihatással volt a jelentés általános minőségére. A rendelet bizonyos vonatkozásaival kapcsolatos adathiány következtében e jelentés nem tudta mindenre kiterjedően elemezni az 1071/2009/EK rendelet előírásainak végrehajtását. Ugyanakkor mind a jelentéstevő tagállamok száma, mind az átadott adatok mélysége lényegesen jobb lett az előző jelentéstételi időszakhoz képest.

Érdemes hangsúlyozni, hogy a tagállamok közötti igazgatási együttműködési rendszer sokat fejlődött e jelentés megszövegezéséig. A Bizottság ugyanakkor támogatja az együttműködés továbbfejlesztését, ami megerősítené az 1071/2009/EK rendelet következetes és hatékony végrehajtását az EU valamennyi tagállamában.

A Bizottság emlékezteti a tagállamokat arra a kötelezettségükre, hogy az előírt határidőn belül az 1071/2009/EK rendelet 26. cikkének (1) bekezdésében szereplő valamennyi adatot tartalmazó, teljes körű jelentést kell benyújtaniuk, hogy mindenre kiterjedő jelentés készülhessen, és hogy elkerüljék az Európai Unió működéséről szóló szerződés 258. cikke szerinti jogsértési eljárást. A Bizottság felkéri továbbá a tagállamokat, hogy a nemzeti adatszolgáltatások következetességének érdekében a jelentéstételhez használják a formanyomtatványt.