



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. november 10.
(OR. en)

14184/17

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0288 (COD)**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. november 10.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2017) 647 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló 1073/2009/EK rendelet módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2017) 647 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2017) 647 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló 1073/2009/EK rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} -
{SWD(2017) 361 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Ez a javaslat a második mobilitási csomag része, amelynek célja az éghajlatváltozás elleni küzdelemben vezető szerep betöltése, az európai ipar erősebbé és versenyképesebbé tétele, az életminőség javítása és a polgárok mindennapi mobilitási lehetőségeinek javítása. Az Unió területén történő szabad mozgáshoz való jog az Európai Unió alapvető vívmánya. Lehetővé tette a polgárok számára, hogy zökkenőmentesen utazhassanak a különböző tagállamok között, akár munkavégzés, akár pihenés céljából. Ez a javaslat javítani fogja a polgárok nagyobb távolságokon való mobilitását, és növelni fogja a fenntartható közlekedési módok használatát. Olyan szolgáltatásokat fog eredményezni, amelyek jobban megfelelnek a polgárok igényeinek – különösen az alacsonyabb jövedelmekkel rendelkezőknek – és azzal a további előnnyel járnak, hogy környezeti, gazdasági és társadalmi előnyöket biztosítanak. A javaslat az összeköttetés iránti, az összes földrajzi területen megfigyelhető, növekvő globális kereslet kielégítését szolgálja, és a lakosság szélesebb köre számára biztosítja a hozzáférhetőséget. Mindez közvetlenül hozzájárul a Bizottság munkahelyteremtéssel, növekedéssel és energiával kapcsolatos prioritásaihoz.

Az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról szóló 1073/2009/EK rendelet¹ a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételekről szóló 1071/2009/EK rendelettel² együtt egy jogalkotási csomag részeként fogadták el. E két rendelet együttesen szabályozza a szakmához és a piachoz való hozzáférés feltételeit a közúti személyszállítás területén. Mindkét rendelet hozzájárul a közúti szállítás egységes piacának megfelelő működéséhez, annak hatékonyságához és versenyképességéhez.

Az 1073/2009/EK rendelet megállapítja azokat a rendelkezéseket, amelyeknek a nemzetközi közúti személyszállítási piacon és a letelepedés szerinti tagállamuk piacától eltérő nemzeti piacokon (kabotázs) üzemeltetni szándékozó vállalkozásoknak meg kell felelniük. Tartalmazza a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam és az engedélyező hatóság által e vállalkozások számára kibocsátandó dokumentumokra (az előbbi a közösségi engedély, az utóbbi a menetrend szerinti szolgáltatási engedély) vonatkozó rendelkezéseket. Meghatározza az e kötelezettségek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra, valamint a tagállamok közötti együttműködésre vonatkozó rendelkezéseket.

A rendelet 2015 és 2017 között elvégzett utólagos értékelésének³ készítői arra a következtetésre jutottak, hogy csak részben sikerült megvalósítani a rendelet eredeti célját, vagyis az egyéni, személygépjárművel történő személyszállítás fenntartható alternatívájaként az autóbusszal végzett személyszállítás előmozdítását. Megállapították, hogy az autóbusszal végzett menetrend szerinti járatok nemzeti piacainak megnyitása a gazdasági szereplők kritikus tömegét hozza létre, akik azután nemzetközi szolgáltatásokat is bevezetnek, és ezáltal nagyobb hatást gyakorolnak a nemzetközi útvonalak számára és a szolgáltatás gyakoriságára, mint a páneurópai jogszabályok önmagukban. A nemzeti piacok további megnyitása meg fogja erősíteni a menetrend szerinti járatok nemzetközi piacának fejlődését, függetlenül attól, hogy milyen előnyökkel jár a belföldön utazó utasok számára. A legfontosabb azonosított

¹ HL L 300., 2009.11.14., 88. o.

² HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

³ **SWD (2017) 361**

problémát a nemzeti piacokon fennálló, a helyközi autóbusz-szolgáltatások fejlesztését gátló akadályok megléte, valamint a fenntartható személyszállítási módok alacsony aránya jelenti. Ez a javaslat, amely a célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretébe illeszkedő kezdeményezés⁴, e hiányosságok orvoslását célozza.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a javaslat a közúti szállításra vonatkozó jogszabályok folyamatban lévő átfogó felülvizsgálatának részét képezi. Szorosan kapcsolódik a közúti szállításra vonatkozó más jogi aktusokhoz, különösen a szakmához való hozzáférésre vonatkozó jogszabályokhoz (az 1071/2009/EK rendelet), a szociális jogszabályokhoz (az 561/2006/EK rendelet⁵, a 2002/15/EK irányelv⁶, a 2006/22/EK irányelv⁷ és a 165/2014/EU rendelet⁸), valamint az Euromatricára (1999/62/EK irányelv⁹) vonatkozó jogszabályokhoz. A helyközi autóbusz-szolgáltatások nyújtásának e javaslatban felvázolt megkönnyítéséhez tehát hozzájárul, hogy a belső piac, a szociális biztonság és a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok együttesen kerülnek figyelembevételre annak érdekében, hogy a gépjárművezetők számára tisztességes munkafeltételeket, valamint a piaci szereplők közötti tisztességes versenyt egyaránt biztosítani lehessen.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat teljes mértékben összhangban áll azzal, hogy a Bizottság elsődlegesnek tekinti egy elmélyített és méltányosabb belső piac létrehozatalát. Az autóbusszal végzett közúti személyszállítás belső piaca meg fog erősödni. A javaslat összhangban van továbbá az alacsony károsanyag-kibocsátású mobilitás céljaival, illetve az energiauniónak a közlekedés szén-dioxid-mentesítésére irányuló célkitűzésével, valamint a 2011-es, „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvben¹⁰ leírt közös közlekedéspolitikával. A javaslat új üzleti lehetőségeket teremt majd az ágazat szereplői számára, növelve ezáltal a munkahelyeket és a növekedési lehetőségeket, valamint az utasok választási lehetőségét. E javaslat csökkenti továbbá a közúti személyszállítókra nehezedő szabályozási terheket és világossá teszi a jogi kereteket – mindkét célkitűzés szerepel az EU REFIT programjában.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A rendelet és a javasolt módosítás jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) VI. címéből (Közlekedés), különösen annak 91. cikkéből származik, amely többek között kimondja, hogy az Európai Parlament és a Tanács meghatározza a tagállamok területére vagy területéről történő, illetve az egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi szállításra vonatkozó szabályokat, valamint azon feltételeket, amelyek mellett a nem honos fuvarozók valamely tagállamon belül szállítási szolgáltatásokat nyújthatnak.

⁴ A Bizottság 2017. évi munkaprogramjának 2. mellékletében szereplő 9. sz. kezdeményezés.

⁵ HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

⁶ HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

⁷ HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

⁸ HL L 60., 2014.2.28., 1. o.

⁹ HL L 187., 1999.7.20., 42. o.

¹⁰ COM(2011) 144 végleges, 2011.3.28.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja értelmében a közlekedés területén az EU a tagállamokkal megosztott hatáskörrel rendelkezik. A meglévő szabályokat azonban csak maga az uniós jogalkotó módosíthatja.

Emellett az autóbusz-szolgáltatások nemzeti piacaihoz való hozzáférésre vonatkozó szabályok sokfélesége korlátozza a fuvarozókat abban, hogy a szolgáltatásokat páneurópai autóbusz-hálózatokká alakítsák, és megfosztja őket a más autóbusz-szolgáltatásokkal és közlekedési módokkal való integráció lehetőségétől. A tagállamok egyedül nem tudják bevezetni vagy biztosítani a közúti személyszállítás valódi belső piacának kialakításához szükséges egységes piaci hozzáférési szabályok koherenciáját és összehangolását. Ezért uniós szintű szabályozásra van szükség.

- **Arányosság**

Mint az a hatásvizsgálati jelentés 7.3 szakaszában szerepel, a szakpolitikai javaslat arányos az azonosított problémákkal, és nem lépi túl az azok megoldásához szükséges mértéket. A javaslat csak a rendelet olyan célzott módosításait tartalmazza, amelyek elősegítik az uniós közúti személyszállítási ágazat jelenlegi szabályozási keretének javítását, és nem hoznak létre további szabályozási követelményeket az érdekelt felek számára, mivel ez nem lenne arányos az azonosított problémákkal.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítani kívánt jogi aktus egy rendelet, elvileg az azt módosító aktusnak is ugyanilyen formát kell öltenie.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A javaslattal együtt került elfogadásra az 1073/2009/EK rendelet utólagos értékelését végző bizottsági szolgálati munkadokumentum¹¹.

A legfontosabb problémák a következők:

- A helyközi autóbusz-ágazat nem növekedett a többi közlekedési módhoz hasonló mértékben, és a közlekedési módokon belüli részaránya egy hosszabb időszakon keresztül folyamatosan csökkent.
- A nemzeti piacokon olyan akadályok vannak, amelyek akadályozzák az autóbusszal végzett helyközi személyszállítás fejlődését.
- A versenyképes helyközi szolgáltatások nélküli, autóbusszal végzett nemzetközi menetrend szerinti szolgáltatások kevésbé vonzó szolgáltatási kínálatot jelentenek a felhasználók számára.

¹¹ Lásd a 3. lábjegyzetet.

- Az eredeti rendelet célkitűzéseinek hatálya nem terjedt ki a buszpályaudvarokhoz való hozzáférés hátrányos megkülönböztetésének problémájára.
- A piaca lépés túlzott adminisztratív költségekkel jár.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az e javaslat előkészítéseként az érdekelttel folytatott konzultációra az érdekelt felekkel folytatott konzultációkra vonatkozó, 2002. december 11-én kiadott bizottsági közleményben (COM(2002) 704 végleges) meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően került sor.

A konzultációs folyamat öt különálló konzultációs tevékenységet foglalt magában. Különböző nyílt és célzott konzultációs módszerek és eszközök alkalmazására került sor.

Ami a nyílt konzultációt illeti, egy 13-hetes nyilvános konzultáció (amely magában foglalta az utólagos és a hatásvizsgálatot is) zajlott 2016. december 14. és 2017. március 15. között.

A főbb célok közé tartozott:

- az utólagos értékelés során azonosított, az ágazatot érintő problémák meglétének ellenőrzése;
- a lehetséges politikai beavatkozások céljainak jóváhagyása; valamint
- az érdekelt felek véleményének kikérése a beavatkozások megfelelőségéről és várt hatásairól.

A konzultáció két kérdőívből állt, az egyik a nyilvánosság számára, egy speciálisabb pedig a legfontosabb érdekelt felek számára. A Bizottsághoz összesen 171 észrevétel érkezett. Az általános kérdőívhez 18 észrevétel érkezett: 8 válasz a polgárok/fogyasztók részéről; 7 válasz a vállalatoktól; 2 válasz nem kormányzati szervezetektől; 1 válasz egyéb válaszadóktól. A speciális kérdőívhez 153 észrevétel érkezett: 68 válasz a szállítási láncban részt vevő vállalatoktól; 28 válasz nem kormányzati szervezetektől; 17 válasz közúti személyszállításban dolgozó munkavállalóktól; 7 válasz nem szabályozó szervezettől; 3 válasz EU kormányzati szervezettől; 3 válasz végrehajtó szervezettől; 1 válasz egy polgár/fogyasztó részéről; 1 válasz egy tudományos dolgozótól; és 25 válasz egyéb válaszadóktól.

A célzott konzultáció keretében részletes kérdőívet küldtek a tanulmány kezdeti szakaszában azonosított legfontosabb érdekelt feleknek. Az érdekelt fél típusának megfelelően négy különböző kérdőív készült: 20 válasz minisztériumoktól/szabályozó szervezettől; 2 válasz páneurópai szervezetektől; 3 válasz fuvarozóktól; és 6 válasz fuvarozói szövetségektől.

Az érdekelt felek tapasztalatainak, valamint a különböző vizsgált intézkedésekről alkotott véleményüknek részletesebb megismerése érdekében interjúkra kerül sor. Ezek lehetőséget biztosítottak a hatásvizsgálathoz szükséges mennyiségi adatok bekérésére is. Minden esetben konkrét kérdéseket nyújtottak be előre és/vagy felvilágosítást kértek a kérdőíveken benyújtott információkról. Interjúk készültek: 6 minisztériummal/szabályozó szervvel; 4 páneurópai szervezettel; 4 fuvarozóval; és 4 fuvarozói szövetséggel.

Az EU-28 területén az európaiak körében külön nyilvános Eurobarométer közvélemény-kutatást¹² végeztek az autóbusszal végzett szolgáltatásokról. A 2017. március 18. és 2017. március 27. közötti időszakban 27 901 interjúra került sor. A felmérés célja a volt, hogy összegyűjtse az európai polgárok véleményét egy sor olyan kérdéssel, amelyek az adott tagállamban jelenleg nyújtott autóbussz-szolgáltatásokkal kapcsolatos elégedettségre vonatkoznak, valamint arra, hogy az emberek az ilyen szolgáltatásokat miért vagy miért nem veszik igénybe. A felmérés fő megállapításai:

- Uniószerte a válaszadóknak csupán egy kisebbsége veszi igénybe az autóbusszal végzett szolgáltatásokat, és tízből több mint hatan (64 %) azt válaszolták, hogy soha nem vesznek igénybe távolsági busz szolgáltatásokat belföldi utazás céljára.
- A távolsági busszal végzett szolgáltatások igénybevételének leggyakoribb oka az alacsony ár (33 %).
- Azok, akik az autóbussz-szolgáltatásokat nem veszik igénybe, a leggyakrabban úgy nyilatkoztak, hogy az alábbi okokból használnák nagyobb valószínűséggel azokat: autó hiánya (37 %), alacsonyabb árak (26 %), valamint az útvonalak és állomások kiterjedtebb hálózata (11 %).

Az utólagos értékelés és a hatásvizsgálat során az érdekelt felek számára számos szemináriumot, valamint találkozót és egyéb rendezvényt szerveztek.

A konzultáció során összegyűjtött információk megerősítették az utólagos értékelés során feltárt főbb problémák meglétét.

A lehetséges szakpolitikai intézkedéseket illetően valamennyi érdekelt fél határozottan támogatta a buszpályaudvarokhoz való hozzáférés biztosítása során alkalmazott hátrányos megkülönböztetés elleni fellépést. Vegyes fogadtatásra talált az a lehetséges szakpolitikai intézkedés, amely megszüntetné a helyközi járatok nemzeti piacaihoz való hozzáférés korlátozását: az érdekelt felek egyes csoportjai támogatják a változásokat, mások viszont vonakodásukat fejezték ki. A fuvarozókat képviselő csoportok, a fuvarozók és az ágazaton belül dolgozó személyek általában jobban támogatják a közös kereteket, míg néhány kormányzati szerv, szabályozó szerv és nem kormányzati szervezet hangsúlyozza a piachoz való hozzáférésre vonatkozó olyan rendelkezések szükségességét, amelyek tükrözik az egyes tagállamok körülményeit, és védelmet biztosítanak a közszolgáltatási szerződések számára.

• Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

Egy külső vállalkozó is részt vett a hatásvizsgálatot kísérő, 2017 augusztusában lezárult támogató tanulmány¹³ elkészítésében.

• Hatásvizsgálat

A javaslatot hatásvizsgálat támasztja alá, amelyet a szabályozói ellenőrzési testület („a testület”) két alkalommal megvizsgált. A hatásvizsgálat eredetileg 2017. július 24-én negatív véleményt kapott, amelyet 2017. szeptember 13-án fenntartásokat tartalmazó pozitív vélemény követett. A hatásvizsgálat felülvizsgált változata kitért a testület minden főbb észrevételére. Mint az a hatásvizsgálatról szóló jelentés 1. mellékletében is látható, a fenntartásokat a következőképpen kezelték:

¹² Lásd https://data.europa.eu/euodp/hu/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

¹³ Lásd a 3. lábjegyzetet.

- Az érvelést megerősítették az uniós szintű fellépés szükségességének alátámasztása érdekében;
- A probléma meghatározását átfogalmazták és felülvizsgálták, hogy abba a fenntartható közlekedési módok alacsony aránya is bekerüljön;
- Felülvizsgálták az általános célokat. Két általános célkitűzés van, amelyek kiegészítik és nem zárják ki egymást;
- Leírták a kereskedelmi szolgáltatások bevezetésére adott valószínű válaszokat és a közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt várható hatásokat, valamint bemutatták a vidéki területek összekapcsolására jellemzően használt szerződésmintákat;
- Kitértek a közúti és vasúti ágazatban meglévő nemzeti különbségekre; valamint
- További információkat mutattak be a buszpályaudvarokra vonatkozóan, és egyértelművé tették, hogy a hatásvizsgálat a buszpályaudvarokhoz való egyenlő hozzáférésre összpontosít.

A hatásvizsgálat a szakpolitikai csomagok két csoportját vizsgálta meg.

- Az első csoport „a belépéssel kapcsolatos túlzott adminisztratív költségek” és „a nemzeti helyközi piacokhoz való korlátozott hozzáférés” problémájával foglalkozott.
- A második csoport „a kulcsfontosságú infrastruktúrához való korlátozott hozzáférés” problémájával foglalkozott.

A piachoz való hozzáféréssel kapcsolatos problémák és a buszpályaudvarokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos problémák nem kapcsolódnak egymáshoz, és a hatás földrajzi kiterjedése a két esetben különböző. Konkrétan, a piachoz való hozzáférésre vonatkozó jelentősebb korlátozásokat csak 14 tagállamban alkalmazzák, miközben a buszpályaudvarokhoz való diszkriminatív hozzáférés problémája az EU-28 területén mindenhol jelen van. Mindkét csoportban úgy határozták meg a szakpolitikai csomagokat, hogy azok tükrözzék a szabályozási beavatkozás és a várt hatások egyre növekvő szintjét.

Az első intézkedéscsomag megnyitná a menetrend szerinti járatok piacához való hozzáférést, de lehetővé tenné az engedély megtagadását, amennyiben veszélybe kerül egy meglévő közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya.

A második szakpolitikai csomag lehetőséget biztosít a tagállamoknak arra, hogy megtagadják az engedélyt, ha egy légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságra utasokat szállító javasolt új szolgáltatás veszélyeztet egy meglévő közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

A harmadik szakpolitikai csomag eltörli a légvonalban legalább 100 kilométeres távolságokon közlekedő menetrend szerinti járatok engedélyezési eljárását.

A negyedik szakpolitikai csomag arra ösztönzi a buszpályaudvarok üzemeltetőit és vezetőit, hogy tisztességes és észszerű indokok alapján, valamint a piaci szereplők megkülönböztetése nélkül biztosítsanak hozzáférést a menetrend szerinti járatokat üzemeltető fuvarozóknak.

Az ötödik szakpolitikai csomag olyan egyenlő hozzáférési szabályokat tartalmaz, amelyek kötelezik a buszpályaudvarok üzemeltetőit és vezetőit, hogy tisztességes és észszerű indokok

alapján, valamint a piaci szereplők megkülönböztetése nélkül biztosítsanak hozzáférést a menetrend szerinti járatokat üzemeltető fuvarozóknak.

Az értékelés kimutatta, hogy a legjobb út a második és az ötödik szakpolitikai csomag kombinációja lenne. Összességében ez tekinthető a leghatékonyabb kombinációnak, és a becslések szerint az EU-28 területén a vállalkozások és a közigazgatási szervek számára az értékelési időszakban (2015–2035) 1560 millió EUR összegű adminisztratív megtakarítást eredményezne. Ez a kombináció a közlekedésre is kedvező hatást gyakorolna, mivel 2030-ban több mint 11 %-kal növelné az autóbusszal végzett személyszállítást az alapforgatókönyvhöz képest, és közel egy százalékponttal növelné annak a közlekedési módokon belüli részarányát. 2030-ban 62 milliárd utaskilométerrel javítaná a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok esetében az összekapcsoltságot, 85 000 új munkahelyet teremtené, és az értékelési időszak során 2,8 milliárd euróval csökkentené baleseti költségeket az EU-28 területén. Hasonlóképpen kedvező hatást gyakorolna a környezetre is, az EU-28 tekintetében 183 millió eurós megtakarítást eredményezve a szén-dioxid-kibocsátás költségeiben, illetve 590 millió eurós nettó kumulatív megtakarítást a levegőszennyezés költségeiben. A várakozások szerint ez az opció mérsékelt eltolódást váltana ki a vasúttól a közúti közlekedés irányába, 2030-ra az alapforgatókönyvhöz képest körülbelül 0,4 százalékponttal (8,4 %-ról 8 %-ra) csökkentve a vasúti közlekedés arányát, 1,4 %-os jövedelemkiesést okozva a vasúti közszolgáltatási szerződéseknél és kevesebb mint 1 %-os növekedést okozva az autóbusszal végzett közszolgáltatási szerződések állami támogatásában. Ez nem ásná alá a távoli városi térségeket kiszolgáló közszolgáltatási szerződések fenntarthatóságát.

A javaslat összhangban áll a hatásvizsgálat által előnyben részesítettként megjelölt megoldással.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat megvalósítja a REFIT program azon célkitűzését, amely szerint növelni kell a hatékonyságot, és csökkenteni a vállalkozásokra nehezedő szabályozási terheket. Ez elsősorban azáltal valósul meg, hogy az új autóbusszjáratok engedélyezésének elutasításához vezető okok számának csökkenéséből kifolyólag felgyorsul az engedélyezési eljárás. Az engedélyezési eljárás egyszerűbbé és átláthatóbbá válik, ami hatékonyan csökkenti az új belépők előtt álló akadályokat. Ez előnyt jelent a fuvarozók számára, mert az, hogy kevesebb ok lesz az engedély megtagadására, nagyobb biztonságot nyújt számukra egy új járat életképességének értékelése során. A buszpályaudvarokhoz való jobb hozzáférés csökkenteni fogja a késedelmet a buszpályaudvarokhoz hozzáférést szerző vállalkozások számára, és lehetővé fogja tenni számukra új autóbusszjáratok korábbi megnyitását, ezáltal pedig azt, hogy hamarabb jussanak növekvő bevételekhez. Végül a menetlevél megszüntetése azt eredményezi, hogy a fuvarozóknak kevesebb adminisztratív feladatot kell elvégeznie.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája¹⁴ által elismert elveket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

¹⁴ Az Európai Unió Alapjogi Chartája (HL C 326., 2012.10.26., 391. o.).

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A Bizottság nyomon fogja követni és értékelni fogja a rendelet végrehajtását és hatékonyságát. A Bizottság legkésőbb öt évvel a rendelet alkalmazásának kezdetét követően jelentést nyújt be e rendelet végrehajtásáról és hatásairól. A menetrend szerinti autóbuszszolgáltatások nemzeti piacainak liberalizálásával ez a rendelet várhatóan hozzájárul majd a közúti személyszállítás piacának jobb működéséhez. A releváns információkat a nemzeti illetékes hatóságoktól kell összegyűjteni, a közúti személyszállítók körében végzett felmérés révén.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat legfőbb elemei az alábbiak:

I. fejezet – ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk – Hatály

Jelenleg az 1. cikk (4) bekezdése értelmében a rendelet hatálya kiterjed az adott tagállamban nem honos fuvarozók által ideiglenesen, ellenszolgáltatás fejében végzett belföldi közúti személyszállítási szolgáltatásokra. A javaslat szerint úgy kell módosítani ezt a rendelkezést, hogy a rendelet hatálya kiterjedjen minden, ellenszolgáltatás fejében az adott tagállamban nem honos fuvarozók által végzett menetrend szerinti szolgáltatásra.

2. cikk – Fogalommeghatározások

A javaslat szerint módosítani kell a 2. pontot annak egyértelművé tétele érdekében, hogy az expressz szolgáltatásokat menetrend szerinti szolgáltatásnak kell tekinteni.

A javaslat szerint módosítani kell a 7. pontot az abban szereplő meghatározásnak a nemzeti menetrend szerinti szolgáltatások liberalizálását követő aktualizálása érdekében.

A javaslat szerint a szövegbe be kell illeszteni a buszpályaudvar és a buszpályaudvar-üzemeltető új fogalommeghatározását. Ezek a fogalommeghatározások szükséges előfeltételei a buszpályaudvarokhoz való hozzáférés szabályozásának.

A javaslat szerint a szövegbe be kell illeszteni a lehetséges alternatíva új fogalommeghatározását, amely tisztázza, hogy a buszpályaudvar-üzemeltetőnek mely másik buszpályaudvarokat kell megjelölnie a fuvarozó részére, ha elutasítja a saját buszpályaudvarához való hozzáférést

3a. cikk – Szabályozó szerv

A javaslat szerint a szövegbe be kell illeszteni egy olyan új cikket, amely előírja a tagállamok számára, hogy jelöljenek ki egy szabályozó szervezetet, amelynek minden más hatóságtól függetlennek kell lennie. E követelmény célja az összeférhetetlenség elkerülése abban az esetben, amikor valamely szabályozó szervezet gazdasági elemzést végez annak meghatározása érdekében, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélyben van-e, vagy amikor a buszpályaudvarokhoz való hozzáférés tekintetében jogorvoslati szervként jár el. A kijelölt szerv lehet új vagy meglévő szerv. Az alkalmazottak felvételéhez előírt eljárásoknak hozzá kell járulniuk a személyzet függetlenségéhez. A

szabályozó szerv számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy megkapja a kért információkat, és határozatainak megfelelő szankciókkal érvényt szerezzen. Végül az egyes tagállamok szabályozó szervezetei méretének arányosnak kell lennie az adott tagállamban a közúti személyszállításhoz kapcsolódó tevékenységek volumenével.

II. fejezet – KÖZÖSSÉGI ENGEDÉLY ÉS A PIACHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

5. cikk – Hozzáférés a piachoz

A javaslat szerint törölni kell az 5. cikk (3) bekezdésének ötödik albekezdését, mivel a Bizottság megítélése szerint a fuvarozók és csatlakozási pontjaik nevének az illetékes hatóságok felé történő továbbításának követelménye elvesztette jelentőségét és felesleges adminisztratív terhet jelent.

5a. cikk – Hozzáférés a buszpályaudvarokhoz

A javaslat szerint a szövegbe be kell illeszteni egy olyan új cikket, amely előírja, hogy a fuvarozók számára a menetrend szerinti járatok működtetése céljából tisztességes, méltányos, megkülönböztetésmentes és átlátható feltételek mellett biztosítani kell a buszpályaudvarokhoz való hozzáférés jogát. A buszpályaudvarokhoz való hozzáférés feltételeit nyilvánosságra kell hozni.

5b. cikk – A buszpályaudvarokhoz való hozzáférés nyújtásához kapcsolódó eljárás

A javaslat szerint a szövegbe be kell illeszteni egy új cikket a buszpályaudvarokhoz való hozzáféréshez kapcsolódó eljárás meghatározására. A hozzáférés iránti kérelmeket csak abban az esetben lehet megtagadni, ha a buszpályaudvar kapacitása nem elegendő. A hozzáférés iránti kérelmekre vonatkozó döntéseket két hónapon belül kell meghozni, és azoknak megfelelő indokolást kell tartalmazniuk. A fuvarozók számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a döntés ellen fellebbezést nyújtsanak be a szabályozó szervhez. A szabályozó szerv határozatának kötelező erejűnek kell lennie.

III. fejezet – MENETREND SZERINTI ENGEDÉLYKÖTELES JÁRATOK

8. cikk – Engedélyezési eljárás légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságra történő nemzetközi személyszállítás esetében

A 8. cikk módosul, és mostantól rendelkezik a légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságra történő nemzetközi személyszállításra vonatkozó engedélyezési eljárásról. Az engedélyező hatóságoknak kérniük kell minden más olyan tagállam beleegyezését, amelynek területén az utasok légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságú szállítás esetén átutaznak, illetve fel-, illetve leszállhatnak. Az engedélyeket meg kell adni, kivéve, ha azok megtagadását világosan meghatározott okok indokolják. Amennyiben az illetékes hatóságok nem tudnak megegyezni az engedély kérdésében, az ügyet a Bizottság elé lehet terjeszteni. A Bizottságnak határozatot kell hoznia, amelyet mindaddig folyamatosan alkalmazni kell, amíg az engedélyező hatóság el nem fogadja határozatát.

8a. cikk – Engedélyezési eljárás légvonalban legalább 100 kilométer távolságra történő nemzetközi személyszállítás esetében

A 8a. cikk azért kerül beillesztésre, hogy rendelkezzen a légvonalban legalább 100 kilométer távolságra történő nemzetközi személyszállítás esetében alkalmazandó engedélyezési

eljárásról. Egy új szolgáltatás elutasítása nem indokolható azzal, hogy az veszélyezteti egy közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

8b. cikk – A menetrend szerinti belföldi járatokra vonatkozó engedélyezési eljárás

A 8b. cikk azért kerül beillesztésre, hogy rendelkezzen a nemzeti menetrend szerinti szolgáltatások esetében alkalmazandó engedélyezési eljárásról. A légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságon utasokat szállító új járat indításának engedélyezését el lehet utasítani, ha az veszélyezteti valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát. Tekintettel arra, hogy a tagállamok eltérő módon szervezik meg területükön a különböző tömegközlekedési módokat, valamint arra, hogy a tagállamok földrajzi körülményei eltérőek, a távolsági küszöb legfeljebb 120 kilométerre növelhető, ha a javasolt új szolgáltatás egy adott kiindulási hely és egy egynél több közszolgáltatási szerződés által ellátott rendeltetési helyet szolgálna ki.

8c. cikk – Az engedélyező hatóságok határozatai

A 8c. cikk azért kerül beillesztésre, hogy meghatározza az engedélyező hatóságok döntéseit. Úgy rendelkezik, hogy az engedélyező hatóság megadhatja az engedélyt, korlátozásokkal adhatja meg az engedélyt, vagy elutasíthatja a kérelmet. Előírja, hogy a kérelmek elutasítására, illetve az engedély korlátozásokkal történő megadására vonatkozó döntéseket meg kell indokolni. Meghatározza egy kérelem elutasításának lehetséges indokait.

8d. cikk – A hozzáférési jog korlátozása

A 8d. cikk azért kerül beillesztésre, hogy meghatározza a közszolgáltatási szerződések védelmére szolgáló eljárást. A tagállamok elutasíthatnak egy engedélyezési kérelmet, ha az veszélyezteti valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát. A gazdasági elemzés elvégzésére kizárólag a meghatározott érdekelt felek kérhetik a szabályozó szervezetet. A szabályozó szerv juthat olyan következtetésre, hogy az engedélyt meg lehet adni, feltételekhez kötve lehet megadni, vagy a kérelmet el lehet utasítani. A szabályozó szerv következtetéseinek kötelező erejűnek kell lenniük.

IV. fejezet – NEM ENGEDÉLYKÖTELES MENETREND SZERINTI KÜLÖNCÉLÚ JÁRATOK

12. cikk – Ellenőrző okmányok

A javaslat szerint a menetlevélnek a különjáratokra vonatkozó ellenőrző okmányként való eltörlése céljából törölni kell a 12. cikk (1)–(5) bekezdését. Ezzel megszűnik egy szükségtelen adminisztratív teher.

13. cikk – Helyi kirándulások

A javaslat szerint törölni kell a 13. cikket, mivel a helyi kirándulásoknak a 15. cikk szerinti liberalizálásával ez a cikk feleslegessé válik.

V. fejezet – KABOTÁZS

15. cikk – Engedélyezett kabotázs

A javaslat szerint módosítani kell e cikket annak meghatározása érdekében, hogy a menetrend szerinti járatokra vonatkozó azon követelményt, amely szerint azt menetrend szerinti nemzetközi járat részeként kell teljesíteni, valamint a menetrend szerinti járatról függetlenül, menetrend szerinti járat formájában megvalósuló kabotázsra vonatkozó tilalmat el kell hagyni. A helyi kirándulások engedélyezett kabotázsnak minősülnek, és a b) albekezdés hatálya alá tartoznak.

17. cikk – Ellenőrző okmányok kabotázs esetén

A javaslat szerint törölni kell a 17. cikket, hogy a különjáratok formájában végzett kabotázs esetében már ne legyen szükséges a menetlevél. A menetrend szerinti különcélú járatok esetében szükséges ellenőrző okmányokat a 12. cikk (6) bekezdése határozza meg.

VI. fejezet – ELLENŐRZÉS ÉS SZANKCIÓK

19. cikk – Ellenőrzés a közutakon és a vállalkozásoknál

A javaslat szerint a 19. cikk (2) bekezdésében elő kell írni, hogy a menetrend szerinti járatokat üzemeltető fuvarozóknak lehetővé kell tenniük az ellenőrzéseket, mivel e szolgáltatások engedélyezése a nemzetközi személyszállítástól függetlenül történik.

VII. fejezet – VÉGREHAJTÁS

28. cikk – Jelentéstétel

A javaslat szerint jelentéstételi kötelezettségeket kell meghatározni, hogy a Bizottság következetes és megbízható információkkal rendelkezzen valamennyi tagállam részéről, mivel ez lehetővé teszi számára a jogszabályok végrehajtásának és hatékonyságának nyomon követését és értékelését. A tervezett új (5) bekezdés előírja, hogy a Bizottság a rendelet alkalmazásának kezdetétől számított 5 éven belül jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak arról, hogy a rendelet milyen mértékben járult hozzá a közúti személyszállítás piacának jobb működéséhez.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló 1073/2009/EK rendelet módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁵,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁶,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁷ alkalmazása során kiderült, hogy a nemzeti piacok szereplői akadályokkal szembesülnek a helyközi autóbussz-szolgáltatások fejlesztése terén. Ezen túlmenően a közúti személyszállítási szolgáltatások a rendelkezésre állás és a minőség tekintetében nem tartottak lépést a polgárok változó igényeivel, és a fenntartható közlekedési módoknak továbbra is alacsony a részesedése a közlekedési módok összességén belül. Ennek következtében a polgárok bizonyos csoportjai hátrányos helyzetbe kerülnek a személyszállítási szolgáltatások rendelkezésre állása tekintetében, és a személygépkocsik nagyobb mértékű használata miatt több a közúti baleset, a károsanyag-kibocsátás és a torlódás.
- (2) Annak érdekében, hogy az autóbusszal végzett, menetrend szerinti helyközi személyszolgáltatások számára Unió-szerte egységes keret álljon rendelkezésre, az 1073/2009/EK rendeletet a menetrend szerinti járatokkal végzett valamennyi helyközi szállításra alkalmazni kell. A rendelet hatályát ezért ki kell terjeszteni.
- (3) A közúti személyszállítási piac megfelelő működésének biztosítása érdekében minden tagállamban független és pártatlan szabályozó szervet kell kijelölni. Ez a testület más szabályozott ágazatokért – például a vasútért, az energiáért vagy a távközlésért – is felelős lehet.

¹⁵ HL C , , o.¹⁶ HL C , , o.¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

- (4) A menetrend szerinti kereskedelmi üzemeltetés nem veszélyeztetheti a meglévő közszolgáltatási szerződések gazdasági egyensúlyát. Ezért a szabályozó szerv számára lehetővé kell tenni, hogy objektív gazdasági elemzést végezzen annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy ez valóban így van.
- (5) A kabotázs formájában megvalósuló menetrend szerinti járatok esetében feltételül kell szabni közösségi engedély birtoklását. Annak megkönnyítése érdekében, hogy a végrehajtó hatóságok hatékonyan ellenőrizhessék e szolgáltatásokat, tisztázni kell a közösségi engedélyek kiadására vonatkozó szabályokat.
- (6) A tisztességes piaci verseny biztosítása érdekében a menetrend szerinti járatok üzemeltetői számára tisztességes, méltányos, megkülönböztetésmentes és átlátható feltételek mellett hozzáférési jogokat kell biztosítani az Unióban található buszpályaudvarokhoz. A hozzáférést elutasító vagy korlátozó határozatok elleni fellebbezéseket a szabályozó szervhez kell benyújtani.
- (7) A menetrend szerinti járatok engedélyezésének fenntartása mellett bizonyos, az engedélyezési eljárásra vonatkozó szabályokat módosítani kell.
- (8) A nemzeti és a nemzetközi menetrend szerinti járatokra vonatkozó engedélyek esetében egyaránt engedélyezési eljárást kell lefolytatni. Az engedélyeket meg kell adni, kivéve, ha a kérelem elutasítását a kérelmezőhöz kapcsolódó, egyértelmű indokok támasztják alá, vagy ha a szolgáltatás veszélyeztetné valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát. Távolsági küszöböt kell bevezetni annak biztosítása érdekében, hogy a menetrend szerinti kereskedelmi üzemeltetés ne veszélyeztesse a meglévő közszolgáltatási szerződések gazdasági egyensúlyát. Olyan útvonalak esetében, amelyeket már egynél több közszolgáltatási szerződés szolgál ki, lehetővé kell tenni e küszöbérték növelését.
- (9) A nem honos fuvarozók számára lehetővé kell tenni, hogy a belföldi menetrend szerinti járatokat a rezidens fuvarozókkal azonos feltételek mellett működtessék.
- (10) A közigazgatási alaki követelményeket – amennyire csak lehet – egyszerűsíteni kell, ugyanakkor fenn kell tartani az 1073/2009/EK rendelet megfelelő alkalmazását és tényleges végrehajtását biztosító ellenőrzéseket és szankciókat. A menetlevél szükségtelen adminisztratív terhet jelent, ezért azt meg kell szüntetni.
- (11) A helyi kirándulások engedélyezett kabotázsnak minősülnek, és a kabotázstra vonatkozó általános szabályok hatálya alá tartoznak. A helyi kirándulásokról szóló cikket ezért törölni kell.
- (12) Tekintettel az 1073/2009/EK rendelet hatékony végrehajtásának fontosságára, módosítani kell a közúti és a vállalkozásoknál végzett ellenőrzésekre vonatkozó szabályokat, hogy azok tartalmazzák a kabotázst is.
- (13) Minthogy e rendelet harmonizálja a menetrend szerinti autóbusz-szolgáltatásokat, valamint a buszpályaudvarokhoz való hozzáférés nemzeti piacaira vonatkozó szabályokat, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani a céljait, nevezetesen a helyközi mobilitás előmozdítását és a fenntartható személyszállítási módok részarányának növelését. Ezért az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (14) A piaci fejlemények és a technikai fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290.

cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el az 1073/2009/EK rendelet I. és II. mellékletének módosítására, valamint az említett rendeletnek a saját célú szállítási műveletekre vonatkozó bizonyítványok formátumát, az engedélyezési kérelmeknek és maguknak az engedélyeknek a formátumát, az annak meghatározására alkalmazandó eljárást és kritériumokat, hogy a javasolt szolgáltatás veszélyeztetné-e valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, valamint a tagállamok jelentéstételi kötelezettségeit érintő szabályokkal történő kiegészítésére. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak¹⁸ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kell kapnia minden dokumentumot, és biztosítani kell, hogy az Európai Parlament és a Tanács szakértői rendszeresen részt vehessenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

- (15) A 1073/2009/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,
ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1073/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
„(4) Ezt a rendeletet az V. fejezetnek megfelelően alkalmazni kell az ellenszolgáltatás fejében belföldi közúti személyszállítási szolgáltatást végző, az adott tagállamban nem honos fuvarozókra.”;
2. A 2. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:
„2. »menetrend szerinti járatok«: olyan járatok, amelyeken az utasok fuvarozása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, akár köztes megállók nélkül, akár az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kitéve történik.”;
 - b) a 7. pont helyébe a következő szöveg lép:
„7. »kabetóazs«: a fogadó tagállamban ellenszolgáltatás fejében végzett belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás.”;
 - c) a cikk a következő 9–11. ponttal egészül ki:
„9. »buszpályaudvar«: olyan legalább 600 m² alapterületű létesítmény, amely utasok leszállítására és felvételére szolgáló parkolóhelyet biztosít autóbuszok részére;
10. »buszpályaudvar-üzemeltető«: a buszpályaudvarhoz való hozzáférés megadásáért felelős szervezet;
11. »lehetséges alternatíva«: olyan másik buszpályaudvar, amelyik gazdaságilag elfogadható a fuvarozó számára, és lehetővé teszi, hogy az adott személyszállító járatot üzemeltesse.”;
3. A II. fejezet elé a következő 3a. cikk kerül beillesztésre:

¹⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

Szabályozó szerv

(1) Minden tagállam kijelöl egyetlen, a közúti személyszállítási ágazatért felelős nemzeti szabályozó szervet. E szervezetnek egy pártatlan hatóságnak kell lennie, mely szervezeti, működési, hierarchikus és döntéshozatali tekintetben jogilag elkülönül és független minden egyéb állami vagy magán szervezettől. Függetlennek kell lennie a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő bármely illetékes hatóságtól.

A szabályozó szerv felelős lehet más szabályozott ágazatokért is.

(2) A közúti személyszállítási ágazat szabályozó szervének rendelkeznie kell az emberi és egyéb erőforrások tekintetében a szükséges szervezeti kapacitással, és annak arányosnak kell lennie az adott ágazatnak az érintett tagállamom belüli jelentőségével.

(3) A szabályozó szerv a következő feladatokat látja el:

- a) gazdasági elemzéseket végez arról, hogy egy javasolt új szolgáltatás veszélyeztetné-e valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát;
- b) információkat gyűjt és nyújt a buszpályaudvarokhoz való hozzáférésről; valamint
- c) határoz a buszpályaudvar-üzemeltetők döntései elleni fellebbezésekről.

(4) A szabályozó szerv feladatainak gyakorlása során releváns információkat kérhet az illetékes hatóságoktól, a buszpályaudvar-üzemeltetőktől, az engedélyek kérelmezőitől és az érintett tagállam területén működő bármely harmadik féltől.

A kért információkat a szabályozó szerv által meghatározott, legfeljebb egy hónapos észszerű határidőn belül be kell nyújtani. Indokolt esetben a szabályozó szerv legfeljebb két héttel meghosszabbíthatja az információk benyújtásának határidejét. A szabályozó szervnek rendelkeznie kell azzal a lehetőséggel, hogy információkéréseinek hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal érvényt szerezzen.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy a szabályozó szerv által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávetettek. A felülvizsgálatnak csak akkor lehet halasztó hatálya, ha a szabályozó szerv határozatának azonnali hatálya visszafordíthatatlan vagy nyilvánvalóan túlzott kárt okozhat a fellebbező számára. E rendelkezés nem érinti a fellebbezést elbíráló bíróságnak az érintett tagállam alkotmányos joga által biztosított hatáskörét.

(6) A szabályozó szerv által hozott határozatokat nyilvánosságra kell hozni.”;

4. A 4. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás és kabotázs a székhely szerinti tagállam illetékes hatóságai által kiállított közösségi engedélyhez kötött.”;

- b) a (2) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás érdekében módosítsa az I. és a II. mellékletet.”;

5. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (3) bekezdés ötödik albekezdését el kell hagyni;
- b) az (5) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően az igazolványok formátumát megállapító felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el.”

6. A szöveg a következő 5a. cikkel egészül ki:

„5a. cikk

Hozzáférés a buszpályaudvarokhoz

(1) A buszpályaudvar-üzemeltetők menetrend szerinti járatok üzemeltetése céljából tisztességes, méltányos, megkülönböztetésmentes és átlátható feltételek mellett biztosítják a személyszállítók számára a buszpályaudvarokhoz – ezen belül az adott buszpályaudvaron belüli valamennyi létesítményhez vagy szolgáltatáshoz – való hozzáférést.

(2) A buszpályaudvar-üzemeltetőknek a buszpályaudvarok optimális kihasználtságának biztosítása érdekében törekedniük kell valamennyi hozzáférési kérelem teljesítésére.

A hozzáférés iránti kérelmet csak kapacitáshiány miatt lehet elutasítani.

Amennyiben a buszpályaudvar-üzemeltető elutasítja a hozzáférés iránti kérelmet, közölnie kell, hogy melyek a lehetséges alternatívák.

(3) A buszpályaudvar-üzemeltetők az Unió két vagy több hivatalos nyelvén közzé teszik legalább a következő információkat:

- a) az összes nyújtott szolgáltatás jegyzéke, valamint e szolgáltatások árai;
- b) a kapacitás elosztásának ütemezésére vonatkozó szabályok;
- c) az aktuális menetrend és kapacitáselosztás.

Ezeket az információkat a buszpályaudvar-üzemeltetőnek és a szabályozó szervnek kérésre ingyen, elektronikus formában rendelkezésre kell bocsátania, és amennyiben rendelkeznek weboldallal, azokon közzé kel tenniük.

Az információkat naprakészen kell tartani, és szükség esetén módosítani kell.”;

7. A szöveg a következő 5b. cikkel egészül ki:

„5b. cikk

A buszpályaudvarokhoz való hozzáférés nyújtásához kapcsolódó eljárás

(1) A buszpályaudvarokhoz való hozzáférést igénylő fuvarozónak kérelmet kell benyújtania a buszpályaudvar-üzemeltetőhöz.

(2) Amennyiben a kérelemben leírtak szerint nem biztosítható a hozzáférés, a buszpályaudvar-üzemeltető a kérelem teljesítése céljából konzultációt kezdeményez valamennyi érdekelt fuvarozóval.

(3) A buszpályaudvar-üzemeltetőnek a buszpályaudvarokhoz való hozzáférés iránti kérelem benyújtásától számított két hónapon belül határoznia kell a fuvarozó kérelméről. A hozzáférésre vonatkozó döntéseket indokolni kell.

(4) A kérvényező a buszpályaudvar-üzemeltetők döntései ellen fellebbezhet. A fellebbezéseket a szabályozó szervhez kell benyújtani.

(5) Amennyiben a szabályozó szerv a buszpályaudvar-üzemeltető határozata elleni fellebbezés ügyében jár el, meghatározott határidőn belül, de legkésőbb az összes vonatkozó információ kézhezvételétől számított három héten belül indokolással ellátott határozatot hoz.

A szabályozó szerv fellebbezésre vonatkozó határozata kötelező erejű. A szabályozó szervnek lehetősége van arra, hogy határozatainak hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal érvényt szerezzen.

A határozatok kizárólag bírósági felülvizsgálat hatálya alá tartoznak.”;

7. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) a (1) bekezdés első albekezdésének első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A kiadott engedélyek névre szólóak, papíralapúak vagy elektronikus formátumúak és másra nem ruházhatók át.”;

b) A (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) „A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően az engedélyek formátumát megállapító felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el.”

8. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A menetrend szerinti szolgáltatásokra vonatkozó engedély iránti kérelmeket papíron vagy elektronikus formátumban az engedélyező hatósághoz kell benyújtani.

(2) „A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően a kérelmek formátumát megállapító felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el.”

9. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Engedélyezési eljárás légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságra történő nemzetközi személyszállítás esetében

(1) Az engedélyek kiadásához minden olyan tagállam illetékes hatóságainak hozzájárulása szükséges, amelynek területén az utasok légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságú szállítás esetén átutaznak, illetve fel-, illetve leszállhatnak. Az engedélyező hatóság a kérelem kézhezvételétől számított két héten belül megküldi e hatóságok számára – hozzájárulásukat kérve – a kérelem, valamint minden lényeges dokumentum másolatát. Ezzel egyidejűleg az engedélyező hatóság tájékoztatás céljából továbbítja e dokumentumokat azon többi tagállam illetékes hatóságainak, amelynek területén a járat áthalad.

(2) A tagállamok azon illetékes hatóságai, amelyek hozzájárulását kérelmezték, határozatukról három hónapon belül értesítik az engedélyező hatóságot. A határidőt a hozzájárulás iránti kérelem kézhezvételének az átvételi elismervényen feltüntetett dátumától kell számítani. Ha a tagállamok azon illetékes hatóságai, amelyek hozzájárulását kérelmezték, nem adják hozzájárulásukat, ezt indokolással kell alátámasztaniuk.

Amennyiben azon tagállamok illetékes hatóságai, amelyek hozzájárulását kérelmezték, nem válaszolnak az első albekezdésben megállapított határidőn belül, úgy kell tekinteni, hogy hozzájárulásukat adták.

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

(4) Az engedélyt meg kell adni, kivéve, ha annak elutasítása a 8c. cikk (2) bekezdésének a)–d) pontjában felsorolt okok közül egy vagy több alapján igazolható.

(5) Amennyiben az illetékes hatóságok egyike nem járul hozzá az engedélyhez, az ügyet a válasz kézhezvételétől számított két hónapon belül a Bizottság elé lehet terjeszteni.

(6) A kérelmet elutasító illetékes hatóságok tagállamaival folytatott konzultációt követően a Bizottság az engedélyező hatóságtól érkezett közlés kézhezvételét követő négy hónapon belül határozatot hoz. A határozat az arról az érintett tagállamok részére küldött értesítéstől számított 30 nap elteltével lép hatályba.

(7) A bizottsági határozat mindaddig alkalmazandó, amíg a tagállamok megállapodásra nem jutnak, és az engedélyező hatóság határozatot nem fogad el a kérelemről.

10. A rendelet a következő 8a–8d. cikkel egészül ki:

„8a. cikk

Engedélyezési eljárás légvonalban legalább 100 kilométer távolságra történő nemzetközi személyszállítás esetében

(1) Az engedélyező hatóságnak a kérelem fuvarozó általi benyújtásától számított két hónapon belül határoznia kell a kérelemről.

(2) Az engedélyt meg kell adni, kivéve, ha annak elutasítása a 8c. cikk (2) bekezdésének a)–c) pontjában felsorolt okok közül egy vagy több alapján igazolható.

(3) Az engedélyező hatóság minden olyan tagállam illetékes hatóságai számára, amelynek területén az utasok fel-, illetve leszállhatnak, illetve azon tagállamok illetékes hatóságai számára, amelyek területén a járat utasok fel-, illetve leszállása nélkül áthalad, tájékoztatásul megküldi a kérelem, valamint minden lényeges dokumentum másolatát, illetve azok értékelését.

8b. cikk

A menetrend szerinti belföldi járatokra vonatkozó engedélyezési eljárás

(1) Az engedélyező hatóságnak a kérelem fuvarozó általi benyújtásától számított két hónapon belül határoznia kell a kérelemről. E határidő négy

hónapra meghosszabbítható, amennyiben a 8c. cikk (2) bekezdésének d) pontjával összhangban elemzést kérnek.

(2) A belföldi menetrend szerinti járatokra vonatkozó engedélyt meg kell adni, kivéve, ha annak elutasítása a 8c. cikk (2) bekezdésének a)–c) pontjában, illetve a légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságra történő személyszállítás esetében a 8c. cikk (2) bekezdésének d) pontjában felsorolt okok közül egy vagy több alapján igazolható.

(3) A (2) bekezdésben említett távolság 120 kilométerre növelhető abban az esetben, ha a bevezetendő menetrend szerinti járat olyan kiindulási pontot és célállomást szolgál ki, amelyet már egynél több közszolgáltatási szerződés szolgál ki.

8c. cikk

Az engedélyező hatóságok határozatai

(1) A 8., 8a., vagy 8b. cikkben megállapított eljárást követve az engedélyező hatóság megadja az engedélyt, korlátozásokkal adja meg az engedélyt, vagy elutasítja a kérelmet. Az engedélyező hatóság határozatáról tájékoztatja a 8. cikk (1) bekezdésében említett összes hatóságot.

(2) A kérelmet elutasító vagy korlátozott hozzáférést engedélyező határozatokat indokolni kell.

Az engedélyt meg kell adni, kivéve, ha annak elutasítása az alábbi okok közül egy vagy több alapján igazolható:

a) a kérelmező nem képes a kérelem tárgyát képező járatot közvetlenül a rendelkezésére álló eszközökkel üzemeltetni;

b) a kérelmező nem tartotta be a közúti fuvarozás hazai vagy nemzetközi előírásait, különösen a nemzetközi közúti személyszállítás engedélyezésére vonatkozó feltételeket és követelményeket, vagy súlyosan megsértette az uniós közúti közlekedési jogszabályokat, különösen a járművekre, valamint a járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó előírásokat;

c) engedély megújítása iránti kérelem esetén nem tartották be az engedélyezési feltételeket;

d) a szabályozó szerv objektív gazdasági elemzés alapján megállapítja, hogy a szolgáltatás veszélyeztetné valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

Az engedélyező hatóságok nem utasíthatnak el egy kérelmet pusztán azon az alapon, hogy a fuvarozó alacsonyabb árakat ajánl, mint más közúti fuvarozók, vagy hogy a szóban forgó kapcsolatot már más közúti fuvarozók üzemeltetik.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az engedélyező hatóság által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávetettek. A felülvizsgálatnak csak akkor lehet halasztó hatálya, ha az engedélyező hatóság határozatának azonnali hatálya visszafordíthatatlan vagy nyilvánvalóan túlzott kárt okozhat a fellebbező számára. E rendelkezés nem érinti a fellebbezést elbíráló bíróságnak az érintett tagállam alkotmányos joga által biztosított hatáskörét.

8d. cikk

A hozzáférési jog korlátozása

(1) A tagállamok a menetrend szerinti járatok esetében korlátozhatják a nemzetközi és nemzeti piachoz való hozzáférési jogot, amennyiben a javasolt menetrend szerinti járat légvonalban 100 kilométernél rövidebb távolságon szállít utasokat, és ha a szolgáltatás veszélyeztetné valamely közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

(2) A közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóságok vagy a közszolgáltatási szerződést teljesítő közszolgáltatók kérhetik a szabályozó szervtől annak elemzését, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya sérülne-e.

A szabályozó szerv megvizsgálja a kérelmet, és eldönti, hogy elvégzi-e a gazdasági elemzést. Döntéséről tájékoztatja az érdekelt feleket.

(3) Amennyiben a szabályozó szerv elvégzi a gazdasági elemzést, az összes lényeges információ kézhezvételétől számított hat héten belül tájékoztatja az érdekelt feleket az elemzés eredményeiről és következtetéseiről. A szabályozó szerv juthat olyan következtetésre, hogy az engedélyt meg kell adni, feltételekhez kötve kell megadni, vagy a kérelmet el kell utasítani.

A szabályozó szerv következtetései az engedélyező hatóságokra nézve kötelező erejűek.

(4) Az illetékes hatóságok és a közszolgáltatók a szabályozó szerv rendelkezésére bocsátják a (2) és (3) bekezdés alkalmazásához szükséges információkat.

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikk alkalmazása során követendő eljárás és kritériumok meghatározására vonatkozóan.”;

11. A 9. cikk első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A 8., 8a., 8b. és 8c. cikket értelemszerűen alkalmazni kell az engedélyek meghosszabbítására vagy az engedélyköteles járatok üzemeltetésére vonatkozó feltételek módosítására irányuló kérelmekre is.”;

12. A IV. fejezet címének helyébe a következő szöveg lép:

„NEM ENGEDÉLYKÖTELES MENETREND SZERINTI KÜLÖNCÉLÚ JÁRATOK”

13. A 12. cikk (1)–(5) bekezdését el kell hagyni.

14. A 13. cikket el kell hagyni.

15. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Engedélyezett kabotázs

Kabotázs a következő járatok esetén megengedett:

a) ideiglenesen üzemeltetett menetrend szerinti különcélú járat, amennyiben a szervező és a fuvarozó egymással szerződést kötött;

b) ideiglenesen üzemeltetett különjárat;

c) e rendelettel összhangban végzett menetrend szerinti járatok.”;

16. A 17. cikket el kell hagyni.

17. A 19. cikkben a (2) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A kabotázsban vagy nemzetközi személyforgalomban autóbuszokat üzemeltető fuvarozóknak minden olyan ellenőrzést lehetővé kell tenniük, amely annak megállapítását szolgálja, hogy a személyszállítás – különösen a vezetési és a pihenőidő tekintetében – megfelelően történik-e.”;

18. A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„20. cikk

Kölcsönös segítségnyújtás

(1) A tagállamok kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak e rendelet alkalmazásában és figyelemmel kísérésében. Az 1071/2009/EK rendelet 18. cikke alapján létrehozott nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül információcserét folytatnak egymással.

(2) A szabályozó szervek együttműködnek egymással annak gazdasági elemzése során, hogy a javasolt menetrend szerinti járatok veszélyeztetik-e a tömegközlekedési szolgáltatások nemzetközi üzemeltetésére vonatkozó közszolgáltatási szerződések valamelyikét. Az engedélyező hatóság konzultál az összes többi olyan tagállam szabályozó szerveivel, amelyeken az érintett nemzetközi menetrend szerinti járat áthalad, és – adott esetben – a döntés meghozatala előtt minden szükséges információt beszerезz tőlük.”;

19. A 26. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„26. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottság [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 4. cikk (2) bekezdésében, az 5. cikk (5) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében, a 7. cikk (2) bekezdésében, a 8d. cikk (5) bekezdésében, valamint a 28. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (2) bekezdésében, az 5. cikk (5) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében, a 7. cikk (2) bekezdésében, a 8d. cikk (5) bekezdésében és a 28. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4. cikk (2) bekezdése, az 5. cikk (5) bekezdése, a 6. cikk (4) bekezdése, a 7. cikk (2) bekezdése, a 8d. cikk (5) bekezdése és a 28. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve, ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”;

20. A 28. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„28. cikk

Jelentéstétel

(1) A tagállamok minden évben legkésőbb január 31-ig, első alkalommal [*... a rendelet hatálybalépését követő első január*] január 31-ig közlik a Bizottsággal az előző évben a menetrend szerinti járatokra kiadott engedélyek számát, valamint az adott év december 31-én érvényes, menetrend szerinti járatokra vonatkozó összes engedély számát. A tájékoztatást a menetrend szerinti járatok célpontjainak tagállamai szerinti bontásban kell megadni. A tagállamok szintén közlik a Bizottsággal a honos fuvarozók által az előző évben menetrend szerinti különcélú járatok és különjáratok formájában kabotázs keretében üzemeltetett járatok adatait.

(2) Minden évben legkésőbb január 31-ig, és első alkalommal [*... a rendelet hatálybalépését követő első január*] január 31-ig a fogadó tagállam illetékes hatóságai a Bizottság rendelkezésére bocsátják a 15. cikk c) pontjában említett menetrend szerinti járat formájában az előző évben végzett kabotázshoz kiadott engedélyek számáról szóló statisztikai kimutatást.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az (1) és (2) bekezdésben említett statisztikák és a szolgáltatandó adatok közléséhez használandó táblázat formátumának meghatározása céljából.

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

(5) A Bizottság [please insert the date calculated 5 years after date of application of this Regulation]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról. A jelentés információkat tartalmaz arról, hogy ez a rendelet milyen mértékben járult hozzá a közúti személyszállítási piac működésének javításához.”

2. cikk

Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet [XX]-tól/től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*A Tanács részéről
az elnök*