



Tartalom

II Közlemények

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

Európai Bizottság

2022/C 62/01

A Bizottság közleménye a jól működő és fenntartható helyi, igény szerinti személyszállításról (taxik és gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek)..... 1

IV Tájékoztatások

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Tanács

2022/C 62/02

Értesítés azon személyek, csoportok és szervezetek számára, akik és amelyek szerepelnek a terrorizmus elleni küzdelemre vonatkozó különös intézkedések alkalmazásáról szóló, a (KKBP) 2022/152 tanácsi határozattal naprakésszé tett, 2001/931/KKBP tanácsi közös álláspont 2., 3. és 4. cikkének hatálya alá, valamint a terrorizmus elleni küzdelem érdekében egyes személyekkel és szervezetekkel szemben hozott különleges korlátozó intézkedésekről szóló, az (EU) 2022/147 tanácsi végrehajtási rendelettel végrehajtott, 2580/2001/EK tanácsi rendelet 2. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozó személyek, csoportok és szervezetek jegyzékében 11

2022/C 62/03

Értesítés a terrorizmus elleni küzdelemre vonatkozó különös intézkedések alkalmazásáról szóló, a (KKBP) 2022/152 tanácsi határozattal naprakésszé tett, 2001/931/KKBP tanácsi közös álláspont 2., 3. és 4. cikkének hatálya alá, valamint a terrorizmus elleni küzdelem érdekében egyes személyekkel és szervezetekkel szemben hozott különleges korlátozó intézkedésekről szóló, az (EU) 2022/147 tanácsi végrehajtási rendelettel végrehajtott, 2580/2001/EK tanácsi rendelet 2. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozó személyek, csoportok és szervezetek jegyzékében szereplő érintettek részére 13

V *Hirdetmények*

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2022/C 62/04	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám: M.10562 – CARLYLE / WARBURG PINCUS / DURAVANT) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾ 14
2022/C 62/05	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám M.10480 – GOLDMAN SACHS / NN INVESTMENT PARTNERS HOLDING) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾ 16

EGYÉB JOGI AKTUSOK

Európai Bizottság

2022/C 62/06	Termékleírás nem kisebb jelentőségű módosításának jóváhagyására irányuló kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján 18
--------------	--

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

A Bizottság közleménye a jól működő és fenntartható helyi, igény szerinti személyszállításról (taxik és gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek)

(2022/C 62/01)

I. BEVEZETÉS

Az igény szerinti személyszállítás – az utas kérésére megvalósuló, gépkocsival és gépkocsivezetővel nyújtott szállítási szolgáltatás – a polgárok rendelkezésére álló mobilitási kínálat fontos részét képezte és képezi. Az ilyen szolgáltatásnyújtásra általában taxik és/vagy gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek révén kerül sor.

Az elmúlt években az igény szerinti személyszállítás piacán jelentős változások történtek, különösen a technológiai fejlődés és a fuvarmegosztás megjelenése miatt. A fuvarmegosztás egy személyre szabott utazás online, általában okostelefonos alkalmazáson keresztül történő megrendelését jelenti, általában a szolgáltatás azonnali megkezdése céljából⁽¹⁾. A fuvarmegosztó vállalatok honlapokon és mobilalkalmazásokon keresztül kötik össze az utasokat a gépjárművezetőkkel⁽²⁾.

A tagállamoknak szembe kellett nézniük azzal a kihívással, hogy olyan szakpolitikákat kellett kidolgozniuk, amelyek figyelembe veszik az új működési módokat, az új üzleti modelleket és az új piaci szereplőket az igény szerinti személyszállítási ágazatban. A gépjárművezetők foglalkozási viszonyával és szociális jogaival kapcsolatos kérdésekkel is szembesültek, amelyek a fuvarmegosztó társaságok megjelenésével merültek fel. Ugyanakkor a közlekedési ágazat egésze arra törekszik, hogy csökkentse kibocsátását, és fenntarthatóbbá váljon.

A Bizottság a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában⁽³⁾ ezért bejelentette, hogy meg fogja vizsgálni, miként biztosítható, hogy az igény szerinti személyszállítás (taxik és gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek) fenntarthatóbbá válhasson, és hatékony szolgáltatásokat nyújthasson a polgároknak az egységes piac zökkenőmentes működésének fenntartása, illetve a társadalmi és biztonsági aggályok eloszlása mellett.

A Bizottság három munkaértekezletet tartott annak érdekében, hogy jobban megértse a különböző tagállamokban, régiókban és városokban kialakult helyzetet, a fennálló problémákat, a piaci szereplők érdekeit, valamint a tagállamok nézeteit és a kihívásokkal kapcsolatos megközelítéseit. Emellett számos eszmecsere-t folytatott a főbb érdekelt felekkel. A munkaértekezletek célja az volt, hogy összehozzák az érdekelt feleket a tapasztalatok és a bevált gyakorlatok megosztása céljából. Az első munkaértekezletre 2019-ben került sor, és ezen az ágazat különböző piaci szereplői, nevezetesen a fuvarmegosztó társaságok, a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekkel foglalkozó szövetségek és a taxiszövetségek képviselői vettek részt. A Bizottság 2020-ban újabb munkaértekezletet szervezett, hogy eszmecsere-t folytasson a tagállamokkal az ágazat előtt álló kihívásokról, illetve arra ösztönözze a tagállamokat, hogy működjenek együtt és ismerjék meg a többi tagállam szabályozási megközelítéseit. A Bizottság 2021-ben felkérte a magán- és a közszféra érdekelt feleket, hogy vitassák meg az igény szerinti személyszállítással kapcsolatos kérdéseket és kihívásokat. Ez a dokumentum figyelembe veszi a munkaértekezletek során, az érdekelt felekkel folytatott megbeszélések során és azokon kívül összegyűjtött információkat.

⁽¹⁾ A fuvarmegosztásra néha fuvarszervezőként is utalnak. Ezzel szemben a szöveg nem használja az „utazásmegosztás” (a gépkocsik hasonló úti célokkal rendelkező személyek általi közös használata) kifejezést annak érdekében, hogy a fuvarmegosztást meg lehessen különböztetni a gépjárművezető azon tevékenységétől, amelynek során az embereket az általa meghatározott célállomásra viszi; ezt telekocsinak is nevezik. Az „autómegosztás” az autók rövid távú bérbeadását jelenti. Ez a közlemény nem foglalkozik sem a fuvarmegosztó vállalatokra, sem az autómegosztásra vonatkozó szabályokkal, hanem a taxikra és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre vonatkozó szabályokra összpontosít.

⁽²⁾ A fuvarmegosztó társaságokat néha „fuvarmegosztó platformnak” vagy „KHT”-nek (közlekedési hálózati társaságok) is nevezik.

⁽³⁾ COM(2020) 789 final; 38. sz.

Ebben a közleményben a Bizottság ajánlásokat fogalmaz meg a taxik és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek szabályozására vonatkozóan azzal a céllal, hogy biztosítsa a polgárok megfelelő és biztonságos helyi mobilitását, az ágazat fenntarthatóságának javítását, továbbá az európai zöld megállapodás, valamint a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia célkitűzéseinek előmozdítását. Ez a közlemény egyértelművé teszi, hogy a tagállamok (többek között a nemzeti kormányok és jogalkotók, valamint a regionális és helyi hatóságok) által a taxik és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek szabályozása során bevezetett intézkedéseknek összhangban kell állniuk az egységes piac alapját képező alapvető szabadságokkal. A szabályoknak arányosnak kell lenniük az általuk elérni kívánt céllal. A Bizottság hangsúlyozza, hogy ugyanakkor rendkívül fontos, hogy a tagállamok biztosítsák, hogy az igény szerinti személyszállítási ágazatban tevékenykedő valamennyi személy megfelelő szintű szociális jogokkal és jogbiztonsággal rendelkezzen foglalkozási viszonyát illetően.

A. Gyors áttekintés és a közelmúltbeli változások

Az igény szerinti személyszállítás idővel jelentős fejlődésen ment keresztül, különösen az igény jelzése, a kiküldés és megvalósítás módja tekintetében. A 20. században, a mobilkommunikáció fejlődését megelőzően számos tagállamban szigorúan szabályozott taxik⁽⁴⁾ végezték az igény szerinti személyszállítást. Ezzel párhuzamosan számos tagállam engedélyezte a személygépkocsival történő, igény szerinti személyszállítási szolgáltatásokat, amelyekre nem vonatkoztak a taxikra vonatkozó szabályok, de ezeket a szolgáltatásokat előre kellett lefoglalni, így az előfoglalási piacra korlátozódtak. Korábban ezt a szolgáltatást általában vezetékes telefonon, faxon vagy személyesen kellett lefoglalni. Általánosságban elmondható, hogy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek által nyújtott szolgáltatásokat ezért jóval előre kellett ütemezni, gyakran a taxiknál hosszabb távolságokra vagy különleges alkalmakra.

A tagállamok általában nagy jelentőséget tulajdonítanak a jól működő és hozzáférhető, igény szerinti személyszállítási piacnak. A taxikat gyakran a közforgalmú személyszállítási rendszer részének tekintették és/vagy közszolgáltatási feladattal társították. A jól működő taxipiac létezését gyakran általános érdekek tekintik. A taxikra általában sokkal szigorúbb szabályok vonatkoznak, mint a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre, és gyakran a vizuális felismerhetőségre vonatkozó szabályok⁽⁵⁾, valamint a rögzített árakra, a viteldíjmutatókra⁽⁶⁾ és a szerződéskötési kötelezettségre vonatkozó szabályok⁽⁷⁾ hatálya alá tartoznak. A taxik az utcai és a standpiacot⁽⁸⁾, valamint az előfoglalási piacot szolgálják ki, a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek viszont, ahogy már említettük, az előfoglalási piacra korlátozódtak⁽⁹⁾.

A fuvarmegosztó társaságok előretörése azonban gyökeresen megváltoztatta ezt a helyzetet, és egyre fokozódó verseny elé állította a taxikat és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárműveket. A műszaki fejlődésnek, nevezetesen az okostelefonoknak, a földrajzi helymeghatározási lehetőségeknek és az internethez való nyilvános hozzáférés megkönnyítésének köszönhetően az előzetes foglalás lényegében „azonnali előzetes foglalással” vált, elmosva a taxik és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek közötti különbségeket⁽¹⁰⁾. Továbbá a taxiviteldíjokat hagyományosan a hatóságok határozták meg, a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek díjai pedig a szolgáltatók és a szolgáltatást igénybe vevők közötti megállapodás tárgyát képezték. Manapság, amikor a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek lefoglalására online alkalmazáson keresztül kerül sor, általában a fuvarmegosztó társaság határozza meg a kínált szolgáltatás árát, általában algoritmusok⁽¹¹⁾ segítségével.

⁽⁴⁾ A „taxi” kifejezést néha gyűjtőfogalomként használják „gépkocsivezetővel bérelt jármű” értelemben, amely magában foglalja a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárműveket is. Ez a szöveg azonban – eltérő rendelkezés hiányában – a „taxi” kifejezést a szűk értelemben használja, amely csak a jogszabályban meghatározott követelményeknek megfelelő járművezetővel történő bérbeadásra szánt járművekre vonatkozik, és gyakran számos joggal és kötelezettséggel társul (felismerhetőség, viteldíjmutatók, szabályozott viteldíjak stb.). A részletek természetesen jogszabályonként eltérőek.

⁽⁵⁾ Ilyenek például a taxik tetején elhelyezett jelzések.

⁽⁶⁾ A rögzített árak és a viteldíjmutatók célja, hogy megvédjék az utasokat az indokolatlanul nagy áremeléstől.

⁽⁷⁾ Ez azt jelenti, hogy a taxik csak szigorú feltételek mellett utasíthatják el az ügyfeleket.

⁽⁸⁾ A taxistand az a hely, ahol a taxisok az ügyfelekre várakozhatnak.

⁽⁹⁾ Mivel az előfoglalási piacra korlátozódtak, viteldíjmutatókra és rögzített árakra a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek esetében még az elektronikus foglalási módszerek kidolgozása előtt sem volt szükség, mivel a lehetséges utas és a gépjárművezető/üzemeltető a fuvar lefoglalása előtt megegyezett a viteldíjban.

⁽¹⁰⁾ A Nemzetközi Közlekedési Fórum (ITF) „Az új mobilitás környezeti teljesítményének értékelése” című 2020. évi jelentése megállapította, hogy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművel történő fuvarmegosztást főként a hagyományos taxiszolgáltatások és a közforgalmú személyszállítás helyettesítésére használták, illetve kisebb mértékben a magánautóval történő utazást váltotta fel, és új utakat generált.

⁽¹¹⁾ Ezek az algoritmusok egyéb tényezők mellett figyelembe veszik a keresletet és kínálatot, és általában üzleti titoknak minősülnek. Továbbá előfordulhat, hogy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjármű vezetője a felkérés elfogadása előtt nem kap tájékoztatást az árról, a szolgáltatás potenciális igénybe vevője – a legtöbb jelenlegi alkalmazás esetében – pedig csak elutasíthatja vagy elfogadhatja az alkalmazásban megjelenő ajánlatot. Következésképpen a jelenlegi fuvarmegosztó alkalmazások esetében az ár nem képezi alku tárgyát a szolgáltatás igénybe vevője és a szállítási szolgáltatók között. A platformalapú munkavégzésre vonatkozó bizottsági kezdeményezés (lásd e közlemény I. B. pontját) intézkedéseket javasol az algoritmikus irányítás méltányosságának, átláthatóságának és elszámoltathatóságának biztosítására (lásd a 15. lábjegyzetben található magyarázatot).

E fejleményeknek és a fuvarmegosztó társaságok sikerének köszönhetően a korábban túlnyomórészt helyi szinten lebonyolított igény szerinti helyi személyszállítás tekintetében ma már kifinomult technológiákat és algoritmusokat használó páneurópai vagy globális vállalatoktól is érkezik szállítási szolgáltatások iránti megkeresés. A taxiszoftverek azóta áttértek erre a szolgáltatásfoglalási módra, és fuvarmegosztó alkalmazásokat is használnak, amelyek hasonló módon működnek, amennyiben a jogszabályok ezt lehetővé teszik. A szolgáltatások igénybe vevői számára azonban továbbra is vannak látható különbségek, különösen a rögzített viteldíjak miatti árképzés tekintetében ⁽¹²⁾.

Az okostelefon-alapú fuvarmegosztó alkalmazások révén általában javult a taxiszoftverek és gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművel biztosított szolgáltatások minősége és hatékonysága. A szolgáltatások igénybe vevői örömmel fogadták az alacsonyabb árakat, valamint azt a lehetőséget, hogy a földrajzi helymeghatározási szolgáltatásokat használó alkalmazásoknak köszönhetően online lehet gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárműveket és taxikat rendelni, ami növelte a keresletet. Egy közelmúltbeli Eurobarométer-felmérés ⁽¹³⁾ szerint a felhasználók a hagyományos taxiszoftvereket és a magángépjármű-bérlést hasonló típusú szolgáltatásnak tekintik, és mindkét szolgáltatás esetében pozitívan értékelik a foglalás lehetőségét és egyszerűségét.

B. Jelenlegi kihívások

Az igény szerinti személyszállítás ágazatában bekövetkezett fejlemények, valamint az új piaci szereplők és üzleti modellek megjelenése egyúttal feszültségekhez és eltérő jogalkotási válaszokhoz vezetett az egyes tagállamokban. Ezek tekintetében nincs külön uniós jogszabály. A szolgáltatások igénybe vevői általában örömmel fogadták az új szolgáltatásokat, de a taxisofőrök és az üzemeltetők ⁽¹⁴⁾ fokozott versennyel küzdenek. A taxitársaságok hátrányosnak érzik azokat a versenylőnyöket, amelyeket a fuvarmegosztó alkalmazásokat használó, gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek élveznek, mivel ezekre nem vonatkoznak ugyanazok a szigorú szabályok, mint a taxikra. A gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek üzemeltetői viszont hátrányosnak érzik azokat a szabályokat, amelyeket elavultnak, és pusztán a hatékony és fenntartható működés akadályának tartanak.

Ugyanakkor gyakran merülnek fel aggályok a gépkocsivezetők munkafeltételeivel és a platformok révén tevékenykedő személyek foglalkozási viszonyával kapcsolatban, különös tekintettel a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek fuvarmegosztó alkalmazásokat használó gépkocsivezetőire. A munkafeltételek, a szociális jogok és a foglalkozási viszonytal kapcsolatos kérdések nagy jelentőséggel bírnak, ugyanakkor számos különféle, platformokon keresztül nyújtott szolgáltatást érintenek, például az élelmiszer-szállítástól az informatikai szolgáltatásokon át a fordítási szolgáltatásokig, ezért a platformalapú munkavégzés esetében külön kezdeményezésre van szükség. A Bizottság ezért arra fog törekedni, hogy egy másik uniós kezdeményezés révén javítsa a platformokon keresztül dolgozók munkafeltételeit.

Ez a bizottsági kezdeményezés az erősebb szociális Európa érdekében a munkafeltételek javítására törekszik azáltal, hogy teljes mértékben kiaknázza a digitalizáció előnyeit a platformalapú munkavégzés tekintetében. Tartalmaz egy irányelvre irányuló javaslatot, amely intézkedéseket javasol a platformokon keresztül dolgozók munkafeltételeinek javítására. A javaslat intézkedéseket tartalmaz egyrészt annak biztosítására, hogy a platformokon keresztül dolgozók a platformmal fennálló tényleges viszonyuk alapján megfelelő foglalkozási viszonytal rendelkezzenek – vagy azt megszerezhessék –, és élhessenek munkaügyi és szociális védelmi jogjaikkal, másrészt a platformalapú munkavégzéssel összefüggésben az algoritmikus irányítás ⁽¹⁵⁾ méltányosságának, átláthatóságának és elszámoltathatóságának biztosítására, harmadrészt a platformalapú munkavégzés fejleményeivel kapcsolatos átláthatóság, nyomon követhetőség és tudatosság fokozására, illetve a platformokon keresztül dolgozó valamennyi személyre – köztük a határokon átnyúló tevékenységet végzőkre – vonatkozó szabályok végrehajtásának javítására. A foglalkozási viszonytal kapcsolatos jogbiztonság, valamint az algoritmikus irányítás egyértelműsége valóban elengedhetetlen ahhoz, hogy az ágazat valamennyi érdekelt fele boldoguljon.

A foglalkozási viszonytal kérdése mellett a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetőinek, az üzemeltetőknek és a fuvarmegosztó társaságoknak gyakran további jogbizonytalansággal kell szembenéznük, mivel a tagállamok nehezen találják meg a megfelelő szakpolitikai és jogi megközelítést ezekkel az új szereplőkkel és új működési módokkal kapcsolatban. A jogi egyértelműség és a kiszámíthatóság hiánya elriasztja a vállalkozásokat és beruházásokat, és összezavarja a polgárokat.

⁽¹²⁾ Például számos tagállamban a taxiviteldíjakat viteldíjmutató számítja ki fuvar közben, ezért előfordulhat, hogy nem határozhatók meg az utazás előtt.

⁽¹³⁾ Az Eurobarométer 495. sz. tematikus felmérése (<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>).

⁽¹⁴⁾ Az „üzemeltető” a taxiszoftvert vagy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjármű-szolgáltatást végző vállalkozó, amely lehet természetes vagy jogi személy. A taxi vagy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjármű vezetője egyidejűleg (egyszemélyes vállalkozás esetén) üzemeltető vagy valamely üzemeltetőnek dolgozó személy is lehet.

⁽¹⁵⁾ Az „algoritmikus irányítás” azt jelenti, hogy a digitális munkavégzési platformok automatizált rendszereket használnak a feladatok kiosztására a nyomon követés, az értékelés és a rajtuk keresztül dolgozó személyek esetében a következtetések levonása érdekében.

A piaci szereplők által megfogalmazott sérelmek és aggályok mellett ezek az új szolgáltatások számos egyéb kérdést is felvetnek a közterületek használatával, a közúti közlekedésbiztonsággal, a felelősséggel, a biztosítással, az utasok és a járművezetők biztonságával, valamint a különböző mobilitási szolgáltatásoknak egy egységes városi mobilitási ajánlatba való általános integrálásával kapcsolatban. Az elmúlt években számos tanulmány és jelentés világított rá a fuvarmegosztó társaságok sikere által előidézett ágazati fejleményekre, az ezzel kapcsolatos kihívásokra, valamint a társadalmi, gazdasági, városi és környezeti hatásokra, és szakpolitikai megközelítéseket javasolt ⁽¹⁶⁾. Ezek a tanulmányok és jelentések azt is megvizsgálták, hogy milyen hatást gyakorol a fuvarmegosztó társaságok megjelenése a forgalom nagyságára ⁽¹⁷⁾ és a környezeti hatásokra ⁽¹⁸⁾.

C. Az igény szerinti személyszállítás európai perspektívája

Az igény szerinti személyszállítás hagyományosan helyi ügy, de egyre nagyobb szerepet kapnak az igény szerinti személyszállítás nemzetközi és uniós vonatkozásai. A nemzetközi és európai fuvarmegosztó társaságok bővítették tevékenységüket a különböző tagállamokban. Az érdekelt felek azzal érvelnek, hogy a különböző szabályok sokasága, valamint egyes szabályok tartalma nagyon megnehezíti a piaci szereplők számára, hogy egy másik tagállamban folytassanak üzleti tevékenységet.

Miközben nemzetközi és európai fuvarmegosztó társaságok tevékenykednek az EU különböző tagállamaiban, a mobil európai polgárok megbízható, biztonságos és jó minőségű közlekedési szolgáltatásokat várnak el az EU különböző városaiban, és nő a közlekedési ágazat éghajlatváltozáshoz való hozzájárulásával kapcsolatos tudatosság, az igény szerinti személyszállítási ágazat helyi ügyből uniós dimenzióval is bíró ügygé vált.

Ez az egyre inkább megfigyelhető európai dimenzió az Európai Unió Bíróságának számos ügyében megfigyelhető. Ezekben az ügyekben a Bíróság egyes uniós jogszabályoknak a fuvarmegosztó társaságokra való alkalmazhatóságával kapcsolatos kérdésekkel foglalkozott, és ezért meg kellett vizsgálnia, hogy az ezen konkrét vállalatok által nyújtott szolgáltatások a közlekedés vagy az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások területén nyújtott szolgáltatásnak minősülnek-e ⁽¹⁹⁾. A Bíróság azonban nem értékelte az alapul szolgáló szállítási tevékenységre vonatkozó szabályokat, azaz a taxikra és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre közvetlenül vonatkozó szabályokat ⁽²⁰⁾.

A taxiszoftalkatók és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekkel foglalkozó szolalkatatók esetében a szakma gyakorlásának megkezdésére vonatkozó szabályok tagállamonként, régióként, sőt városonként is eltérnek. Ugyanez vonatkozik a szakma gyakorlásával kapcsolatos szabályokra is. A szakma gyakorlásának megkezdésére vonatkozó szabályok közé tartoznak például a forgalmi engedélyekre vonatkozó kvóták, a gépjárművezetővé váláshoz szükséges képzések, valamint az üzemeltetőként való működés feltételei. A szakma gyakorlására vonatkozó szabályok közé tartozik például a „garázsba való visszatérés” szabálya és a kötelező várakozási idő. Bár a különböző piacokon és különböző jogi keretek között működni kívánó szereplők számára nehézkesek, a szabályok természetesen lehetnek eltérők, és eltérő szakpolitikai lehetőségeket tükrözhetnek, figyelembe véve a helyi hagyományokat és körülményeket.

⁽¹⁶⁾ A taxikkal és a fuvarszervezéssel kapcsolatos versenyjogi kihívásokkal foglalkozó 2018. évi OECD-kerekasztal összefoglalója a versennyel kapcsolatos szempontokra összpontosít, és itt érhető el: <https://www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-services.htm> Lásd még a 15. és 16. lánbjegyzetben említett jelentést.

⁽¹⁷⁾ A Közös Kutatóközpont jelentése (2019): The future of road transport – implications of automated, connected, low-carbon and shared mobility (<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC116644>).

⁽¹⁸⁾ ITF-OECD, 2020, Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility.

⁽¹⁹⁾ A Bíróság 2017. december 20-i ítélete, Asociación Profesional Elite Taxi kontra Uber Systems Spain, SL, C-434/15, EU:C:2017:981; a Bíróság 2018. április 10-i ítélete, Büntetőeljárás az Uber France ellen, C-320/16, EU:C:2018:221; a Bíróság 2020. december 3-i ítélete, Star Taxi App SRL kontra Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General és Consiliul General al Municipiului București, C-62/19, EU:C:2020:980.

Az Überrel kapcsolatos két ügyben (Asociación Profesional Elite Taxi kontra Uber Systems Spain, SL és az Uber France elleni büntetőeljárás) a Bíróság megállapította, hogy az Über szolgáltatásait az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében vett „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak” kell minősíteni (lásd: EU:C:2017:981, 50. pont: „[...] az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló közvetítői szolgáltatást, melynek célja egy okostelefonos alkalmazás segítségével a saját gépjárműveket használó, nem hivatásos sofőrök és a városban belüli helyváltoztatást igénylő személyek díjazás ellenében történő összekapcsolása, úgy kell tekinteni, hogy az elválaszthatatlanul kapcsolódik egy közlekedési szolgáltatáshoz, és ennél fogva »a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak« minősül az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében. Az ilyen szolgáltatás következképpen ki van zárva az EUMSZ 56. cikk, a 2006/123 irányelv és a 2000/31 irányelv hatálya alól.”

Ezzel szemben a Star Taxi App-ügyben hozott ítéletében a Bíróság úgy határozott, hogy a Star Taxi App által nyújtott online közvetítő szolgáltatás egy már meglévő szolgáltatás „kiegészítéséből” áll, amely nem elengedhetetlen az alapul szolgáló (taxi-) szolgáltatás nyújtásához, és nem tekinthető az alapul szolgáló közlekedési (taxival nyújtott) szolgáltatás szerves részének: ebben az esetben a hivatásos taxisofőrök és az ügyfelek összekapcsolása információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősült.

⁽²⁰⁾ A Crono Service scarl és társai és az Anitnav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori kontra Roma Capitale és Regione Lazio ügyben 2014. február 13-án hozott ítéletben (C-419/12. és C-420/12. sz. egyesített ügyek, EU:C:2014:81) a Bíróság megállapította, hogy nem rendelkezik hatáskörrel ahhoz, hogy reagáljon egy olasz bíróságnak a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre vonatkozó olasz szabályoknak az EUMSZ 49. cikkével való összeegyeztethetőségére vonatkozó előzetes döntéshozatal iránti kérelmeire, és ezért nem határozott az ügy érdeméről.

Ebből következik, hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok feladata, hogy a Szerződés (21) általános szabályainak megfelelően szabályozzák a szolgáltatásnyújtás feltételeit. A tagállamoknak az ágazatra vonatkozó konkrét uniós jogszabályok hiányában is tiszteletben kell tartaniuk a Szerződéseket és a Szerződés által biztosított alapvető szabadságokat.

Az EUMSZ szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó 56. cikke nem alkalmazandó a közlekedési szolgáltatásokra, mivel az EUMSZ 58. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a] közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései az irányadók” (22). Eddig azonban nem születtek olyan konkrét uniós intézkedések az igény szerinti személyszállítás területén, amelyeket a Szerződés közlekedésre vonatkozó rendelkezései alapján fogadtak volna el.

A közlekedési szolgáltatások azonban az EUMSZ 49. cikkében foglalt szabad letelepedés hatálya alá tartoznak. Az EUMSZ 49. cikke kizár minden olyan nemzeti intézkedést, amely – még ha állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazandó is – alkalmas arra, hogy akadályozza a szabad letelepedéshez való jog uniós polgárok általi gyakorlását, vagy csökkentse annak vonzerejét (23). Ez azt jelenti, hogy a tagállamok által elfogadott és a taxisofőrökre, illetve a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetőire, valamint a taxiüzemeltetőkre és gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek üzemeltetőire alkalmazandó egyes szabályok korlátozhatják a szabad letelepedést. A tagállamok azonban jogszerű célok (közérdeken alapuló kényszerítő indokok) alapján indokolhatják a szabad letelepedés korlátozását, feltéve, hogy a korlátozások hátrányos megkülönböztetéstől mentesek, alkalmasak a kitűzött cél elérésére, és nem haladják meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (24).

D. A piacsabályozás szükségessége

A tagállami szabályozási kereteknek tisztességes lehetőségeket kell biztosítaniuk valamennyi meglévő és új piaci szereplő számára, valamint biztosítaniuk kell a piaci szereplők közötti tisztességes versenyt. Napjainkban a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek és a fuvarmegosztó szolgáltatások versenyeznek a taxival, pontosabban nem maguk a piaci szereplők, hanem a „gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek rendszere” versenyez a „taxirendszerrel”. A fent említettek szerint a felhasználók a hagyományos taxisolgáltatásokat és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárműveket meglehetősen hasonló szolgáltatásnak tekintik. A hangsúlyt a rendelkezésre állásra és az árakra helyezik, amikor el kell jutniuk egyik helyről a másikra. Ahogyan azt korábban említettük, a taxikra általában sokkal szigorúbb szabályok vonatkoznak, mint a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre, és gyakran a vizuális felismerhetőségre vonatkozó szabályok, valamint a rögzített árakra, a viteldíjmutatókra és a szerződéskötési kötelezettségre vonatkozó szabályok hatálya alá tartoznak. A gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetőit azonban nem kötik a hatóságok által megszabott árak, és a tagállamok szabályaitól függően választhatnak meg és utasíthatnak el utasokat (25), egyes tagállamokban azonban a szállítási szolgáltatás nyújtását követően kötelesek visszatérni a garázsba, vagy bizonyos időt várniuk kell a foglalás és a szolgáltatás megkezdése között.

A szabályozási kereteknek lehetővé kell tenniük a digitalizáció és más innovatív technológiák előnyeinek teljes körű kiaknázását, ami növelni fogja a hatékonyságot, és ez például a jármű jobb kihasználását, a várakozási idő lerövidítését és az utasszállítás nélkül megtett kilométerek számának csökkentését jelenti. Számos tagállam már felülvizsgálta a rendszerét, és sokat lehet tanulni a tapasztalataikból. A tagállamoknak felül kell vizsgálniuk – az ágazat képviselőit és a szociális partnereket is bevonva – az igény szerinti személyszállításra vonatkozó meglévő szabályait annak biztosítása érdekében, hogy az utasok olyan fenntartható, intelligens és reziliens mobilitási szolgáltatásokhoz férjenek hozzá, amelyek elérhetőek, megfizethetőek, hozzáférhetőek, megbízhatóak, jó minőségűek, biztonságosak és védettek, valamint hogy szabályaik összhangban legyenek az uniós joggal.

Végezetül, teljes mértékben ki kell aknázni az igény szerinti személyszállítás ágazatában rejlő lehetőséget a közlekedés szén-dioxid-mentesítésére irányuló célkitűzéshez való hozzájárulás és a mobilitás elősegítése érdekében. A szén-dioxid-kibocsátás és a közlekedés környezeti hatásának csökkentése alapvető fontosságú. Az igény szerinti személyszállítási ágazatnak is szerepet kell vállalnia ebben. Összefoglalva, olyan igény szerinti környezetbarát személyszállítási ágazatra van szükség, amely integrálódik a közforgalmú személyszállításba.

(21) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (HL C 202., 2016.6.7., 47. o.); az Európai Unióról szóló szerződés (HL C 202., 2016.6.7., 13. o.).

(22) A Bíróság 2017. december 20-i ítélete, Asociación Profesional Elite Taxi kontra Uber, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981, 44–47. pont.

(23) Lásd a Bíróság 2006. szeptember 21-i ítélete, Kraus kontra Land Baden-Württemberg, C-19/92, EU:C:1993:125, 32. pont; a Bíróság 2010. június 1-jei ítélete, Blanco Pérez és Chao Gómez egyesített ügyek (a továbbiakban: Blanco Pérez-ügy), C-570/07 és C-571/07, EU:C:2010:300, 53. pont. A korlátozás fogalma magában foglalja a tagállam által hozott olyan intézkedéseket, amelyek – bár megkülönböztetés nélkül alkalmazandók – befolyásolják a más tagállamokból származó vállalkozások piacra jutását, és ezáltal akadályozzák az Unión belüli kereskedelmet (ebben a tekintetben lásd a C-168/14. sz., Grupo Itevelesa-ügyben hozott ítélet 67. pontját, a C-327/12. sz., SOA Nazionale Costruttori-ügyben hozott ítélet [EU:C:2013:827] 45. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

(24) Lásd a C-570/07. és C-571/07. sz., Blanco Pérez egyesített ügyekben hozott ítélet 64. pontját.

(25) Meg kell különböztetni a tagállami jogszabályok által biztosított, az utasok megválasztására és visszautasítására vonatkozó szabadságot attól a kérdéstől, hogy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjármű vezetőit a fuvarmegosztó társaságok valamilyen módon eltántorítják-e attól, hogy utasokat utasítsanak vissza.

II. A SZABÁLYOK ÚJRAÉRTÉKELÉSE ÉS AKTUALIZÁLÁSA A HATÉKONYABB SZABÁLYOZÁSI KERETEK ÉRDEKÉBEN

A fentiekre való tekintettel fontos, hogy a tagállamok újraértékeljék a helyi, igény szerinti személyszállítási piacokra vonatkozó jelenlegi szabályait annak érdekében, hogy a polgárok számára elérhető, megfizethető, megbízható, jó minőségű, biztonságos és védett közlekedési szolgáltatásokat biztosítsanak. Szabályozási keretüknek olyan jól működő piacokat is lehetővé kell tenniük, amelyek nyitottak az új innovatív üzleti modellek előtt, és munkalehetőségeket is kínálnak, többek között azok számára, akik kihasználhatják a rugalmas munkafeltételek előnyeit. Tekintettel az éghajlat-politikai célok szükségességére, rendkívül fontos, hogy az igény szerinti személyszállítás a kibocsátásmentes járművekre való átállással, valamint a közforgalmú személyszállítás igénybevételének és az aktív mobilitásnak a megkönnyítésével hozzájáruljon a közlekedés környezeti hatásainak mérsékléséhez. A szabályozási kereteknek elő kell segíteniük, hogy az igény szerinti személyszállítási szolgáltatások megkülönböztetés nélkül elérhető legyenek. Az igény szerinti személyszállításnak mindenki számára hozzáférhetőnek kell lennie, beleértve az okostelefonnal nem rendelkezőket, például az időseket, az írástudatlanokat, a hitelkártyával nem rendelkezőket, valamint a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket. Fontos továbbá, hogy a személyszállítást jóval előre le lehessen foglalni, hogy az emberek időben megszervezhessék más módon történő utazásukat, ha nem áll rendelkezésre igény szerinti személyszállítás, amikor szükségük lenne rá (például menetrend szerinti utazás a repülőtérre, kórházba stb.). A szabályozási kereteknek és a szomszédos tagállamok közötti együttműködésnek ezenfelül meg kell könnyíteniük a szomszédos tagállamok közötti, határokon átnyúló helyi, igény szerinti személyszállítást.

Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a taxisofőröknek és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetőinek – függetlenül attól, hogy használnak-e fuvarmegosztó alkalmazást – jogbiztonságra van szükségük jogaik és kötelezettségeik tekintetében. Ebből a szempontból az is fontos, hogy a szabályok és algoritmusok – beleértve a viteldíjak meghatározására vonatkozókat – átláthatóak és érthetőek legyenek, és azokat tisztességes és elszámoltatható módon alkalmazzák.

Az elkövetkező években az ágazat tovább fog fejlődni. A szabályozási rendszereknek ezért rugalmasnak kell lenniük, és képesnek kell lenniük az új fejlemények figyelembevételére; nyitottnak kell maradniuk a további találmányokra és innovatív üzleti modellekre, ugyanakkor jogbiztonságot kell nyújtaniuk a közlekedési szolgáltatók, a járművezetők és a szolgáltatások igénybe vevői, valamint a fuvarmegosztó társaságok számára.

A taxikra és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre vonatkozó tagállami szabályok – nemzeti, regionális vagy helyi szinten egyaránt – az EUMSZ 49. cikkében rögzített szabad letelepedés korlátozásának minősülhetnek ⁽²⁶⁾. A szabad letelepedésre vonatkozó korlátozásoknak állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés nélkül mindenkire vonatkozniuk kell, és azokat közérdeken alapuló kényszerítő indokokkal kell igazolni. Ezenkívül alkalmasnak kell lenniük az elérni kívánt cél megvalósításának biztosítására, és nem léphetik túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket ⁽²⁷⁾.

Tekintettel az európai polgárok számára biztosított fenntartható és intelligens közlekedés megőrzésére, a közlekedés környezeti hatásainak enyhítésére és az ágazatban a szabad letelepedés biztosítására irányuló fő célkitűzésekre, az alábbi ajánlások körvonalazzák az igény szerinti személyszállításra vonatkozó szabályozás legfontosabb elemeit.

A. A szakma gyakorlásának megkezdésére vonatkozó ajánlások

A taxisofőrök/gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetői, valamint a taxiüzemeltetők/gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek üzemeltetői esetében a szakma gyakorlásának megkezdésére vonatkozó tagállami szabályok – akár nemzeti, akár regionális vagy helyi szinten, például az engedély előírása és a szükséges engedély megszerzésének feltételei – akadályozhatják a piacra lépést és korlátozhatják a szabad letelepedést, ezért az ilyen szabályoknak meg kell felelniük az indokolás kritériumainak ⁽²⁸⁾.

⁽²⁶⁾ Lásd a C-570/07. és C-571/07. sz., Blanco Pérez egyesített ügyekben hozott ítélet 53. és azt követő pontjait:

„53. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 49. cikkel ellentétes valamennyi nemzeti intézkedés, amely – legyen bár állampolgársági alapon történő hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazandó – alkalmas arra, hogy megzavarja vagy kevésbé vonzóvá tegye a Szerződés által biztosított letelepedési szabadságnak az Unió polgárai általi gyakorlását (lásd ebben az értelemben a 2004. október 14-i ítélet, Bizottság kontra Hollandia, C-299/02, EBHT 2004., I-9761. o., 15. pont és 2005. április 21-i ítélet, Bizottság kontra Görögország, C-140/03, EBHT 2005., I-3177. o., 27. pont).

54. Ebbe a kategóriába tartozik különösen az olyan nemzeti szabályozás, amely valamely vállalkozás másik tagállamban történő létrehozását előzetes engedély kibocsátásától teszi függővé, mivel zavarhatja a letelepedés szabadságának az említett vállalkozás általi gyakorlását azáltal, hogy megakadályozza tevékenységeinek állandó telephelyen keresztül történő szabad gyakorlását. Az említett vállalkozás ugyanis egyrészt azt kockáztatja, hogy viselnie kell az ilyen engedély mindenkori kibocsátásával járó további adminisztratív és pénzügyi terheket. Másrészt az előzetes engedélyezési rendszer kizárja az önálló tevékenység gyakorlásának lehetőségéből azokat a gazdasági szereplőket, akik nem felelnek meg azoknak azon előre meghatározott feltételeknek, amelyekből az említett engedély megadása függ (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Hartlauer-ügyben hozott ítélet 34. és 35. pontját).”

⁽²⁷⁾ Lásd a C-570/07. és C-571/07. sz., Blanco Pérez egyesített ügyekben hozott ítélet 64. és azt követő pontjait.

⁽²⁸⁾ Lásd fent, 25. Lábjegyzet.

1. A gépjárművezetők vonatkozásában

- *Az igény szerinti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó gépjárművezetővé válásra vonatkozó követelményeknek egyszerűeknek kell lenniük, és nem léphetik túl a szükséges mértéket*

A gépjárművezetőkre vonatkozó tagállami követelmények gyakran a vezetői engedély meglétéhez és bizonyos vezetői tapasztalathoz, a bűnügyi nyilvántartásban és a közúti biztonsági nyilvántartásban való ellenőrzéshez, valamint a terület, az elektronikus helymeghatározó rendszerek és az elsősegélynyújtás ismeretéhez, illetve a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek számára történő szolgáltatásnyújtás képességéhez kapcsolódnak.

Ezek a nemzeti, regionális és/vagy helyi szintű követelmények – mind a taxisofőrök, mind a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetői esetében – nem haladhatják meg a jelenleg szükséges mértéket, és nem hangsúlyozhatják a korábban szükséges ismereteket – például a széles körű, részletes földrajzi ismereteket – annak vizsgálata nélkül, hogy szükség van-e rájuk jelenleg, amikor már rendelkezésre áll az alkalmazással támogatott foglalás lehetősége és a navigáció. Ezeket inkább a jelenlegi igényekhez kellene igazítani, például az útvonalválasztó alkalmazások kezeléséhez. Ezek a követelmények nem léphetik túl a jó minőségű, biztonságos és védett személyszállítási szolgáltatások nyújtásához szükséges mértéket, és nem használhatók fel a rendelkezésre álló képzett gépjárművezetők számának korlátozására.

2. Az üzemeltetők vonatkozásában

- *Az igény szerinti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó üzemeltetővé válásra vonatkozó követelményeknek egyszerűeknek kell lenniük, és nem léphetik túl a szükséges mértéket*

Az üzemeltetővé válás tagállami – nemzeti, regionális vagy helyi szintű – követelményei a szabad letelepedés korlátozásának minősülhetnek. Az üzemeltetői minősítésre vonatkozó követelmények vonatkozhatnak például a megfelelő pénzügyi helyzetre, a helyes magatartásra és az adóügyi megfelelésre, feltéve, hogy azok célja egy jogszerű cél elérése, és nem lépik túl az e tekintetben szükséges mértéket.

A például a flotta méretére (a járművek minimális/maximális száma), az alkalmazottak számára, az üzemeltető által birtokolható engedélyek minimális/maximális számára vagy az irodahelyiségekre vonatkozó követelmények, vagy az a rendelkezés, hogy csak természetes (nem jogi) személyek rendelkezhetnek taxiengedéllyel/gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre vonatkozó engedéllyel, ebben az összefüggésben nehezebben indokolhatók a jogszerű cél követésére, valamint a szükségesség és az arányosság elvének való megfelelésre vonatkozó követelmény tekintetében.

3. A járművekre vonatkozó követelmények

- *Az igény szerinti személyszállításra szolgáló járműflottáknak fenntarthatóbbá kell válniuk*

A taxik és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek általában több kilométert tesznek meg, mint a személygépkocsik. Ezért fontos, hogy az igény szerinti helyi személyszállításra szolgáló járműflották fenntarthatóbbá váljanak, és a kibocsátásmentes járművek felé mozduljanak el. Ez történhet például úgy, hogy az új vagy megújított taxiengedélyeket és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre vonatkozó engedélyeket összekapcsolják a járműre vonatkozó kibocsátási követelményekkel, további engedélyeket bocsátanak rendelkezésre a kibocsátásmentes járművek számára, vagy pénzügyi támogatást nyújtanak az ilyen járművek és a kapcsolódó töltő- vagy üzemanyag-töltő infrastruktúra vonatkozásában.

Az igény szerinti személyszállításban használt járművek méretére vonatkozó követelmények csak azt írhatják elő, hogy a szolgáltatás igénybe vevőinek mire van szükségük, például poggyásztérre vagy gyermekülésekre. A szabályok egyes tagállamokban jelenleg előírják, hogy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek luxusautók legyenek, így nagyobbak, szélesebbek és nehezebbek, mint az átlagos gépkocsik. Különös tekintettel az európai zöld megállapodásra és a halálos kimenetelű közúti balesetek és súlyos sérülések számának drasztikus csökkentésére irányuló célkitűzésre, fontos újraértékelni a járművekre vonatkozó kritériumokat, például a bérelt magángépjárművek minimális beszerzési értékét, figyelembe véve a kisebb és könnyű járműveknek a torlódások, az energiafogyasztás, valamint a környezeti és a közúti közlekedésbiztonsági hatások tekintetében fennálló előnyeit.

A járművekre vonatkozó követelményeknek a kibocsátások és a forgalmi torlódások csökkentésére irányuló célkitűzéshez való igazítása semmiképpen sem akadályozhatja az olyan egyéb fontos célkitűzések elérését, mint az utasbiztonság, valamint a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok igény szerinti személyszállításához való hozzáférése ⁽²⁹⁾.

⁽²⁹⁾ Ezen túlmenően az utcai és a standpiacot kiszolgáló járművek felismerhetőségére vonatkozó követelmények az utasbiztonság szempontjából indokolhatók lehetnek.

B. A szakma gyakorlására vonatkozó ajánlások

A szakma gyakorlásának megkezdésére vonatkozó szabályok mellett a taxisofőrök/gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetői, valamint a taxiüzemeltetők/gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek üzemeltetői szakmájának gyakorlására vonatkozó szabályokat is felül kell vizsgálni, és adott esetben egyszerűsíteni kell őket. Az igény szerinti helyi személyszállítás során betartandó szabályok korlátozhatják a szabad letelepedést, ezért megfelelően indokoltnak kell lenniük ahhoz, hogy összeegyeztethetők legyenek az uniós joggal ⁽³⁰⁾.

1. A „garázsba való visszatérés” szigorú szabályának eltörlése felé

- *A szakma gyakorlására vonatkozó szabályok nem tartalmazhatnak a garázsba való visszatérésre vonatkozó szabályt*

Számos tagállamban sem a taxik, sem a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek nem kereshetnek potenciális utasokat az utcán. A taxik a taxistandokon várakozhatnak, a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek pedig gyakran kötelesek visszatérni a telephelyükre az egyes utak között. A gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek általában nem parkolhatnak üzletszerzési céllal olyan helyeken sem, ahol potenciálisan nagy a kereslet. Egyes tagállamokban a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek nem parkolhatnak közterületen. A mobil kommunikációs technológia fejlődése előtt a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetőinek vissza kellett térniük a telephelyükre, hogy tájékozódjanak a következő megrendelésükről. Napjainkban azonban a földrajzi helymeghatározás és az okostelefonok lehetővé teszik a potenciális ügyfelek és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetőinek azonnali összekapcsolását ⁽³¹⁾.

Az üresjáratok az igény szerinti személyszállítás szerves részét képezik, mivel az utasok felvételének céljából megtett utak elkerülhetetlenek. Amennyiben még nem érkezett új megrendelés, szintén elkerülhetetlen az arra a helyre vezető út, ahol a jármű a következő megrendelésig várakozhat. Az a kötelezettség azonban, hogy utas nélkül vissza kell térni távoli telephelyekre, majd vissza kell menni a következő utasért, tovább növeli az üresjáratok számát. A városok zsúfoltsága, a szennyezés, az éghajlatváltozás, a környezeti hatások enyhítésének szükségessége, valamint a mobilkommunikáció és a földrajzi helymeghatározás korában helyénvaló lehet újragondolni ezt a szabályt.

A gépjárművezetőket nem szabad akadályozni tevékenységük folytatásában annak előírásával, hogy két ügyfél között vissza kell térniük a telephelyükre mindaddig, amíg szolgáltatást nyújtanak. A megrendelések közötti várakozási idő tekintetében a városok például központibb helyet jelölhetnének ki, ahol a járművezetők várakozhatnak, azzal a céllal, hogy a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék az üresjáratok számát, amelyek a jármű és a gépjárművezető munkaidejének nem hatékony kihasználását jelentik, továbbá károsak a környezetre, mivel növelik a torlódásokat és a kibocsátásokat.

2. Annak lehetővé tétele, hogy az engedélyben szereplő területekről visszafelé utasokat szállíthassanak

- *A szakma gyakorlására vonatkozó szabályoknak figyelembe kell venniük az üresjáratok csökkentésének szükségességét*

A taxikra és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekre vonatkozó engedélyk meg határozott közigazgatási területre szólnak. A gépjárművezetők így az engedélyük hatálya alá tartozó területen kívüli célállomásokra is szállíthatnak utasokat, de számos tagállamban nem szállíthatnak más utasokat vissza a területükön kívülről. A legszembetűnőbb példa a gyakran a nagyobb nagyvárosi területeken kívül elhelyezkedő repülőterekre irányuló és onnan induló személyszállítás. Ez üresjáratokhoz vezet, ami tükröződik az árakban, és magasabb utasonkénti kibocsátást eredményez. Az engedélyük hatálya alá tartozó területre történő, visszafelé irányuló személyszállítás lehetővé tétele hozzájárulna az utasok nélkül megtett kilométerek számának csökkentéséhez.

3. A járművek kapacitáskihasználásának növelése

- *Az utak számának csökkentése érdekében ajánlott az utasok „összegyűjtésének” lehetővé tétele*

Az „utasok összegyűjtése” olyan, egymás által nem ismert utasok összegyűjtésére vonatkozik, akik egymáshoz közeli helyekről indulnak, illetve érkeznek, és megosztják egymással a taxit vagy gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművet. A „gyűjtőutak” általában olcsóbbak, az utasoknak azonban a szolgáltatótól függően vagy el kell menniük a találkozópontra, vagy el kell fogadniuk, hogy a többi utas felvétele, illetve letétele esetén a kitérők miatt az utazás hosszabb időt vesz igénybe. Jelenleg számos tagállam (nemzeti, regionális és/vagy helyi szinten) csak a teljes jármű bérlését teszi lehetővé, egyéni ülőhelyét nem.

⁽³⁰⁾ Lásd a C-570/07. és C-571/07. sz., Blanco Pérez egyesített ügyekben hozott ítélet 53. és azt követő pontjait.

⁽³¹⁾ Néhány tagállamban még mindig létezik a garázsba való visszatérés szabálya, jóllehet módosított formában. Az OECD Nemzetközi Közlekedési Fóruma (ITF) a 2020. évi jelentésében az üresjáratok csökkentését javasolta a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek környezeti teljesítményének javítása érdekében.

A kapacitáskihasználás növelése (azaz a járművel megtett kilométerenként szállított utasok számának növelése) eredményeként csökkenhet a taxival/gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművel megtett kilométerek száma⁽³²⁾: például két, egy járművel utazó személy szállítása kevesebb kilométer megtételével (és így kisebb kibocsátással és forgalommal) jár, mint ha két személy külön-külön autót használna.

Az utasok „összegyűjtése”, amelynek keretében a taxik és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek a hasonló célállomások felé tartó úton utasokat vehetnek fel, hozzájárulhat a személyenként megtett kilométerek számának csökkentéséhez. Ugyanakkor a gépjárművezetők és az utasok biztonságát és védelmét mindenkor fenn kell tartani.

4. A gépjárművezetők működésére vonatkozó további feltételek

– A gépjárművezetők működésére vonatkozó feltételeknek minden esetben megfelelőeknek és arányosaknak kell lenniük a kitűzött célokkal

a) Taxisofőrök

Számos tagállamban csökkent a taxisofőrök száma, a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek esetében viszont a gépjárművezetők számának növekedése figyelhető meg⁽³³⁾. A tagállamoknak újra kell értékelniük a gépjárművezetőkre vonatkozó szabályait – tekintettel a célkitűzéseikre, különösen akkor, ha a taxiszolgáltatásokat elkülönítik a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek által biztosított szolgáltatásoktól –, valamint a lehetséges következményeket. A gépjárművezetőkre vonatkozó szabályok egyik példája az az előírás, hogy csak teljes munkaidőben lehet dolgozni. Az ilyen szabályoknak, amelyek a szabad letelepedés korlátozását jelenthetik, összhangban kell lenniük a fent említett ítélkezési gyakorlatban meghatározott követelményekkel. A rugalmas munkarend – például a kötelező hosszú műszakok, az éjszakai és hétvégi műszakok eltörlése és/vagy könnyítése, a részmunkaidő lehetővé tétele stb. – vonzóbbá teheti a taxisofőrök szakmáját, többek között a család és a munka összeegyeztetésére szoruló személyek számára, ha megfelelő szintű munkahelyi biztonsággal és kiszámíthatósággal párosul.

b) A gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetői

A gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetői különböző terhekkel néznek szembe. Példaként említhető egyrészt az a tilalom, amely szerint nem használhatók okostelefonok az ügyfelek általi megkeresések fogadására, ami lehetetlenné teszi, hogy a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművet fuvarmegosztó platformon foglalják le, másrészt a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjármű foglalása és a szolgáltatás megkezdése közötti kötelező várakozási idő bevezetése. Mindkét szabály megakadályozza, hogy a szolgáltatásnyújtás közvetlenül a foglalást követően megkezdődjön, és komparatív hátrányt jelent a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek számára. Ez a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek vezetői munkaidejének nem hatékony kihasználásához vezet. Minden ilyen szabálynak összhangban kell lennie a fent említett ítélkezési gyakorlatban meghatározott követelményekkel.

5. Az üzemeltetőkre vonatkozó további működési feltételek

– Az üzemeltetőkre vonatkozó működési feltételeknek mindig megfelelőeknek és arányosaknak kell lenniük a kitűzött célokkal

A taxiüzemeltetők és a gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek üzemeltetői a letelepedésüket követően a tevékenységük szervezése tekintetében különböző szabályok hatálya alá tartoznak, amelyek célja gyakran nem nyilvánvaló. Ezek közé tartoznak például a következők: az alkalmazottak minimális vagy maximális létszámára vonatkozó követelmény, az a kötelezettség, hogy magának az üzemeltetőnek is taxisofőrként kell dolgoznia, az üzemeltető csak teljes munkaidőben foglalkoztathat munkavállalókat, minden egyes engedéllyel rendelkező jármű vonatkozásában meg kell határozni a járművezetők minimális/maximális számát, minimális bérleti időt kell megállapítani minimális díjjal, valamint az, hogy a szállítás díjazása csak azt követően lehetséges, hogy az ügyfél számlát kapott a lakóhelyén. A gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművek üzemeltetői/taxiüzemeltetők működési feltételeinek összhangban kell lenniük az uniós joggal és különösen a szabad letelepedéssel.

⁽³²⁾ Az utasok összegyűjtésével kapcsolatban lásd az alábbiakat: OECD-ITF, *Assessing the Environmental Performance of New Mobility* (<https://www.itf-oecd.org/good-to-go-environmental-performance-new-mobility>); Transport & Environment (T&E), *Europe's giant „taxi” company: is Uber part of the problem or the solution?* (<https://www.transportenvironment.org/press/uber-adds-pollution-and-traffic-european-cities-too>); Shaheen, S., Lazarus, J., Caicedo, J., Bayen, A., *To Pool or Not to Pool? Understanding the Time and Price Tradeoffs of OnDemand Ride Users – Opportunities, Challenges, and Social Equity Considerations for Policies to Promote Shared-Ride Services* (<https://doi.org/10.7922/G2862DRF>); Schaller, B., *Can sharing a ride make for less traffic? Evidence from Uber and Lyft and implications for cities*, *Transport Policy* 102 (2021) 1–10, (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X20309525?via%3Dihub>); Diao, M., Kong, H., Zhao, H., *Impacts of transportation network companies on urban mobility, nature sustainability* (<https://doi.org/10.1038/s41893-020-00678-z>).

⁽³³⁾ Brüsszel esetében lásd a Deloitte tanulmányát (2020): *Sociaal-economische studie van de sector van het bezoldigde personenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest*, <https://mobile-mobilitieit.brussels/sites/default/files/2021-02/Sociaal-economische%20studie%20van%20het%20bezoldigde%20personenvervoer%20in%20Brussel.pdf>; Berlin esetében lásd a Berliner Morgenpost újság 2021. február 18-i cikkét: <https://www.morgenpost.de/berlin/article231594211/Zahl-der-Mietwagen-von-Uber-und-Co-nimmt-stark-zu.html>

C. Ajánlások a közforgalmú személyszállítással és az aktív mobilitással való integrációval kapcsolatban

– Az igény szerinti személyszállítást megfelelően integrálni kell a közforgalmú személyszállításba és az aktív mobilitásba

Rendkívül fontos, hogy az igény szerinti személyszállítás – akár taxikról, akár gépkocsivezetővel együtt bérelt magángépjárművekről legyen szó – kiegészítse a közforgalmú személyszállítást (például a metrókat, buszokat, villamosokat) és a mobilitás aktív formáit (például a gyaloglást és a kerékpározást), és ne pusztán helyettesítse azokat. Az optimális integráció érdekében ennek az európai iránymutatásokkal ⁽³⁴⁾ összhangban kidolgozott helyi fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) részét kell képeznie. Az igény szerinti személyszállításnak meg kell könnyítenie és növelnie kell a közforgalmú személyszállítás használatát az utasoknak a közforgalmú személyszállítási megállóba vagy onnan történő szállítása során, vonzó és kényelmes lehetőséggé téve a közforgalmú személyszállítást, csökkentve a magángépjárművek használatának szükségességét. Ez különösen fontos azokon a területeken, ahol a közforgalmú személyszállítási hálózat kevésbé sűrű, például a külvárosokban vagy az elővárosi területeken. Hozzájárulhatna ahhoz, hogy a közforgalmú személyszállítás használata vonzóbbá, a megállóba vezető út pedig gyorsabbá vagy biztonságosabbá váljon. A közforgalmú személyszállítással való integrációt elősegítő intézkedések elfogadása előrelépést jelenthet, például a „mobilitási szolgáltatási” ⁽³⁵⁾ megoldások támogatásával, az utasok ösztönzésével, valamint a fuvarmegosztó társaságokkal való együttműködési lehetőségek feltárásával. A szolgáltatókat fel lehetne kérni arra is, hogy a megfelelő csatornákon keresztül tájékoztassák az ügyfeleket a rendelkezésre álló alternatív aktív mobilitási lehetőségekről.

⁽³⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁵⁾ A mobilitási szolgáltatás a közlekedési szolgáltatások különböző formáinak egyetlen, igény szerint elérhető mobilitási szolgáltatásba való integrálását jelenti. Az ügyfél kérésének teljesítése érdekében a mobilitási szolgáltatás üzemeltetője többféle közlekedési lehetőséget kínál, legyen szó közforgalmú személyszállításról, fuvar-, autó- vagy kerékpármegosztásról, taxiról vagy autóbérlésről/lízingről, vagy ezek kombinációjáról. A mobilitási szolgáltatás integrátora összegyűjti és integrálja a mobilitási szolgáltatóktól származó adatokat. A felhasználó számára a mobilitási szolgáltatás hozzáadott értéket jelent azáltal, hogy egyetlen alkalmazást használ a mobilitáshoz való hozzáférés biztosítására, és egyetlen fizetési csatornát biztosít a többszörös jegyértékesítési és fizetési műveletek helyett.

IV

(Tájékoztatások)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

TANÁCS

Értesítés azon személyek, csoportok és szervezetek számára, akik és amelyek szerepelnek a terrorizmus elleni küzdelemre vonatkozó különös intézkedések alkalmazásáról szóló, a (KKBP) 2022/152 tanácsi határozattal naprakésszé tett, 2001/931/KKBP tanácsi közös álláspont 2., 3. és 4. cikkének hatálya alá, valamint a terrorizmus elleni küzdelem érdekében egyes személyekkel és szervezetekkel szemben hozott különleges korlátozó intézkedésekről szóló, az (EU) 2022/147 tanácsi végrehajtási rendelettel végrehajtott, 2580/2001/EK tanácsi rendelet 2. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozó személyek, csoportok és szervezetek jegyzékében

(2022/C 62/02)

Az Európai Unió Tanácsa az alábbi információkat hozza a (KKBP) 2022/152 tanácsi határozatban ⁽¹⁾ és (EU) 2022/147 tanácsi végrehajtási rendeletben ⁽²⁾ foglalt jegyzékben szereplő személyek, csoportok és szervezetek tudomására.

Az Európai Unió Tanácsa megállapította, hogy továbbra is érvényesek azok az okok, amelyek alapján az érintett személyek, csoportok és szervezetek a terrorizmus elleni küzdelemre vonatkozó különös intézkedések alkalmazásáról szóló, 2001/931/KKBP tanácsi közös álláspont ⁽³⁾ 2., 3. és 4. cikkének hatálya alá, valamint a terrorizmus elleni küzdelem érdekében egyes személyekkel és szervezetekkel szemben hozott különleges korlátozó intézkedésekről szóló, 2580/2001/EK tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ 2. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozó személyek, csoportok és szervezetek fent említett jegyzékében szerepelnek. Következésképpen a Tanács úgy határozott, hogy e személyeket, csoportokat és szervezeteket továbbra is szerepelteti a jegyzékben.

A 2580/2001/EK rendelet előírja, hogy az érintett személyek, csoportok és szervezetek tulajdonában lévő valamennyi pénzeszközt, egyéb vagyoni értéket és gazdasági erőforrást be kell fagyasztani, valamint hogy semmiféle pénzeszközt, egyéb vagyoni értéket és gazdasági erőforrást nem lehet – sem közvetlenül, sem közvetve – rendelkezésükre bocsátani.

Felhívjuk az érintett személyek, csoportok és szervezetek figyelmét azon lehetőségre, hogy az érintett tagállam(ok)nak a rendelet mellékletében felsorolt illetékes hatóságainál – az említett rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összhangban – kérelmezhetik a befagyasztott pénzeszközök alapvető szükségletekre vagy konkrét kifizetésekre történő használatának engedélyezését.

Az érintett személyek, csoportok és szervezetek kérelmet nyújthatnak be, hogy a Tanács adjon indokolást arról, hogy miért szerepelteti őket továbbra is az említett jegyzékben (kivéve, ha az indokolást már közölték velük). E kérelmeket az alábbi címre kell elküldeni:

Council of the European Union (Attn: COMET designations)
Rue de la Loi/Wetstraat 175
1048 Brussels
BELGIUM

E-mail: sanctions@consilium.europa.eu

⁽¹⁾ HL L 25., 2022.2.4., 13. o.

⁽²⁾ HL L 25., 2022.2.4., 1. o.

⁽³⁾ HL L 344., 2001.12.28., 93. o.

⁽⁴⁾ HL L 344., 2001.12.28., 70. o.

Az érintett személyek, csoportok és szervezetek a Tanácsnál bármikor kérelmezhetik annak a határozatnak a felülvizsgálatát, amellyel felkerültek az említett jegyzékre. A kérelmet az igazoló dokumentumokkal együtt a fenti címre kell elküldeni. E kérelmeket kézhezvételükkor bírálják el. E tekintetben felhívjuk az érintett személyek, csoportok és szervezetek figyelmét arra, hogy a jegyzéket a Tanács a 2001/931/KKBP közös álláspont 1. cikke (6) bekezdésének értelmében rendszeresen felülvizsgálja. A kérelmeket 2022. március 11-ig be kell nyújtani ahhoz, hogy azok a soron következő felülvizsgálat alkalmával figyelembevételre kerülhessenek.

Felhívjuk továbbá az érintett személyek, csoportok és szervezetek figyelmét arra a lehetőségre, hogy jegyzékbe vételük ellen az Európai Unió működéséről szóló szerződés 263. cikkének negyedik és hatodik bekezdésében meghatározott feltételekkel összhangban jogorvoslati kérelmet nyújthatnak be az Európai Unió Törvényszékéhez.

Értesítés a terrorizmus elleni küzdelemre vonatkozó különös intézkedések alkalmazásáról szóló, a (KKBP) 2022/152 tanácsi határozattal naprakésszé tett, 2001/931/KKBP tanácsi közös álláspont 2., 3. és 4. cikkének hatálya alá, valamint a terrorizmus elleni küzdelem érdekében egyes személyekkel és szervezetekkel szemben hozott különleges korlátozó intézkedésekről szóló, az (EU) 2022/147 tanácsi végrehajtási rendelettel végrehajtott, 2580/2001/EK tanácsi rendelet 2. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozó személyek, csoportok és szervezetek jegyzékében szereplő érintettek részére

(2022/C 62/03)

Az Európai Unió Tanácsa az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi ⁽¹⁾ rendelet 16. cikkének megfelelően az alábbi információt hozza az érintettek tudomására.

Ezen adatkezelési művelet jogalapja a (KKBP) 2022/152 tanácsi határozattal ⁽²⁾ naprakésszé tett 2001/931/KKBP ⁽³⁾ tanácsi közös álláspont, valamint az (EU) 2022/147 tanácsi végrehajtási rendelettel ⁽⁴⁾ végrehajtott 2580/2001/EK tanácsi rendelet ⁽⁵⁾.

Az adatkezelési művelet viszonylatában az adatkezelő az Európai Unió Tanácsa, amelynek képviselőjét a Tanács Főtitkársága RELEX Főigazgatóságának (Külkapcsolatok) főigazgatója látja el, az adatkezelési művelet végrehajtásával megbízott szolgálat pedig a RELEX Főigazgatóság 1. egysége, amelynek elérhetősége a következő:

Council of the European Union
General Secretariat
RELEX.1. Horizontal and Global Affairs
Rue de la Loi/Wetstraat 175
1048 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

E-mail: sanctions@consilium.europa.eu

Az adatkezelési művelet célja a (KKBP) 2022/152 határozattal naprakésszé tett 2001/931/KKBP közös álláspontnak, valamint az (EU) 2022/147 végrehajtási rendelettel végrehajtott 2580/2001/EK rendeletnek megfelelően korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személyek jegyzékének a létrehozása és naprakésszé tétele.

Az érintettek azok a természetes személyek, akik teljesítik a jegyzékbe vételnek a 2001/931/KKBP közös álláspontban és a 2580/2001/EK rendeletben meghatározott kritériumait.

A gyűjtött személyes adatok magukban foglalják az érintett személy megfelelő azonosításához szükséges adatokat, az indokolást, továbbá valamennyi ezzel kapcsolatos adatot.

A gyűjtött személyes adatok szükség esetén megoszthatók az Európai Külügyi Szolgálattal és a Bizottsággal.

Az (EU) 2018/1725 rendelet 25. cikke szerinti korlátozások sérelme nélkül, az érintettek által a jogaik – például a betekintési jog, valamint a helyesbítéshez való jog és a kifogásolási jog – gyakorlása tekintetében benyújtott kérelmekre az (EU) 2018/1725 rendeletnek megfelelően kell választ adni.

A személyes adatokat az érintettek a korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személyek jegyzékéből való törlésének, illetve az intézkedés érvényessége lejártának időpontjától számított öt évig, illetve, ha az ügyben bírósági eljárás indult, annak időtartama alatt tárolják.

A bírósági, közigazgatási vagy nem bírósági jogorvoslatok sérelme nélkül, az érintettek az (EU) 2018/1725 rendeletnek megfelelően panaszt tehetnek az európai adatvédelmi biztosnál.

⁽¹⁾ HL L 295., 2018.11.21., 39. o.

⁽²⁾ HL L 344., 2001.12.28., 93. o.

⁽³⁾ HL L 25., 2022.2.4., 13. o.

⁽⁴⁾ HL L 344., 2001.12.28., 70. o.

⁽⁵⁾ HL L 25., 2022.2.4., 1. o.

V

(Hirdetmények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Összefonódás előzetes bejelentése

(Ügyszám: M.10562 – CARLYLE / WARBURG PINCUS / DURAVANT)

Egyszerűsített eljárás alá vont ügy

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2022/C 62/04)

1. 2022. január 27-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott egy tervezett összefonódásról.

E bejelentés az alábbi vállalkozásokat érinti:

- The Carlyle Group, Inc. (a továbbiakban: Carlyle, Egyesült Államok),
- Warburg Pincus LLC (a továbbiakban: Warburg Pincus, Egyesült Államok),
- a Warburg Pincus irányítása alá tartozó Duravant LLC (a továbbiakban: Duravant, Egyesült Államok).

A Carlyle és a Warburg Pincus az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében közös irányítást szereznek a Duravant egésze felett.

Az összefonódásra üzletrész-vásárlási megállapodás keretében a Warburg Pincustól történő részesedés vásárlása útján kerül sor.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- a Carlyle esetében: globális alternatív vagyonekezelőként három befektetési ágazatban világszerte befektetéseket végző alapok kezelése, i. globális magántőke (ideértve a vállalati magántőke-, ingatlan- és természetierőforrás-alapokat); ii. globális hiteltermékek (ideértve a likvid, az illikvid hiteleket és az ingatlanhiteket); valamint iii. befektetési megoldások (magántőkealapok alapja, amely magában foglalja az elsődleges alapot, a másodlagos és a kapcsolódó társbefektetési tevékenységeket).
- a Warburg Pincus esetében: globális magántőke-befektetési vállalkozásként különböző ágazatokban – többek között fogyasztói, ipari és üzleti szolgáltatások terén – tevékenykedő vállalatokat irányít,
- a Duravant esetében: feldolgozó és logisztikai berendezések gyártása és szállítása különösen az élelmiszer- és italágazatban, valamint az e-kereskedelem és -forgalmazás ágazatában, valamint a kapcsolódó utópiaci kínálat (beleértve az alkatrészeket, a telepítést és a karbantartást).

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye ⁽²⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az alábbi hivatkozási számot minden esetben fel kell tüntetni:

M.10562 – CARLYLE / WARBURG PINCUS / DURAVANT

Az észrevételeket faxon, e-mailben vagy postai úton lehet a Bizottsághoz eljuttatni. Az elérhetőségi adatok a következők:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Postai cím:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽²⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Összefonódás előzetes bejelentése**(Ügyszám M.10480 – GOLDMAN SACHS / NN INVESTMENT PARTNERS HOLDING)****Egyszerűsített eljárás alá vont ügy****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2022/C 62/05)

1. 2022. január 26-án a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke szerint bejelentést kapott egy tervezett összefonódásról.

E bejelentés az alábbi vállalkozásokat érinti:

- The Goldman Sachs Group, Inc. (a továbbiakban: Goldman Sachs, Egyesült Államok),
- az NN Group N.V. (Hollandia) irányítása alá tartozó NN Investment Partners Holdings N.V. ⁽²⁾. (a továbbiakban: NNIP, Hollandia).

A Goldman Sachs az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében kizárólagos irányítást szerez az NNIP egésze felett.

Az összefonódásra részesedés vásárlása útján kerül sor.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- a Goldman Sachs befektetési banki, értékpapír- és befektetéskezelési szolgáltatásokat nyújt világszerte,
- az NNIP a hollandiai székhelyű NN Group N.V. biztosítótársaság vagyonkezelő leányvállalata.

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja.

A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye ⁽³⁾ szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az összefonódás kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő tíz napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az alábbi hivatkozási számot minden esetben fel kell tüntetni:

M.10480 – GOLDMAN SACHS / NN INVESTMENT PARTNERS HOLDING

Az észrevételeket faxon, e-mailben vagy postai úton lehet a Bizottsághoz eljuttatni. Az elérhetőségi adatok a következők:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (az összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ Beleértve az NN Investment Partners Funds Corporation (Poland SA) feletti kizárólagos irányítást és a Venn Partner Service Limiteddel a Venn Hypotheken (Netherlands BV) feletti közös irányítást.

⁽³⁾ HL C 366., 2013.12.14., 5. o.

Postai cím:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

EGYÉB JOGI AKTUSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Termékleírás nem kisebb jelentőségű módosításának jóváhagyására irányuló kérelem közzététele a mezőgazdasági termékek és élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján

(2022/C 62/06)

Ez a közzététel az 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 51. cikke alapján jogot keletkeztet a módosítási kérelem elleni felszólalásra, amely a közzététel időpontjától számított három hónapon belül tehető meg.

AZ OLTALOM ALATT ÁLLÓ EREDETMEGJELÖLÉSEKHEZ/OLTALOM ALATT ÁLLÓ FÖLDRAJZI JELZÉSEKHEZ KAPCSOLÓDÓ
TERMÉKLEÍRÁS NEM KISEBB JELENTŐSÉGŰ MÓDOSÍTÁSÁNAK JÓVÁHAGYÁSÁRA IRÁNYULÓ KÉRELEM

Az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének első albekezdése szerinti módosítás jóváhagyására irányuló kérelem

„RADICCHIO DI VERONA”

EU-szám: PGI-IT-0670-AM01 – 2021.6.30.

OEM () OFJ (X)

1. Kérelmező csoportosulás és jogos érdek

Consorzio per la tutela e la valorizzazione del Radicchio di Verona I.G.P. (A „Radicchio di Verona” OFJ oltalmáért és népszerűsítésért létrejött egyesület)
Via Sommacampagna, 63/H
37137 VERONA – VR (Olaszország)
E-mail: consorzio@radicchiodiverona.it
Hitelesített E-mail: consorzioradicchio@legalmail.it

A Consorzio per la tutela e la valorizzazione del Radicchio di Verona I.G.P. a Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali (Mezőgazdasági, Élelmiszeri és Erdészeti Minisztérium) 2013. október 14-i 12511. sz. rendelete 13. cikkének 1. albekezdése értelmében módosításra irányuló kérelem benyújtására jogosult.

2. Tagállam vagy harmadik ország

Olaszország

3. A termékleírás módosítással (módosításokkal) érintett rovata

- A termék elnevezése
- A termék leírása
- Földrajzi terület
- A származás igazolása

⁽¹⁾ HL L 343., 2012.12.14., 1. o.

- Az előállítás módja
- Kapcsolat
- Címkézés
- Egyéb: az ellenőrző szervre való hivatkozás

4. A módosítás(ok) típusa

- Bejegyzett OEM vagy OFJ termékleírásának az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti, kisebb jelentőségűnek nem tekinthető módosítása.
- Bejegyzett OEM vagy OFJ termékleírásának az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének harmadik albekezdése szerinti, kisebb jelentőségűnek nem tekinthető oly módon történő módosítása, amelyre vonatkozóan nem tettek közzé egységes (vagy azzal egyenértékű) dokumentumot.

5. Módosítás(ok)

A termék leírása

- A termék jellemzői: A termékleírás 2. cikke ötödik bekezdésének első mondata:

a „tipo precoce” [korai típus] fejeinek tömege egyenként 150–350 gramm, a „tipo tardivo” [kései típus] fejeinek tömege pedig egyenként 100–300 gramm;

a következőképpen módosult:

a „tipo precoce” [korai típus] fejeinek tömege egyenként 150–350 gramm, a „tipo tardivo” [kései típus] fejeinek tömege pedig egyenként 50–300 gramm;

A változó éghajlat fokozatosan arra kényszeríti a „Radicchio di Verona” OFJ termesztőit, hogy – különösen a *tipo tardivo* esetében – olyan régi klónvonalakat használjanak, amelyek bizonyítottan jobban alkalmazkodnak a termőterület új éghajlati feltételeihez. Bár az ezekből a régi klónvonalakból termesztett cikórianövények kisebbek, a „Radicchio di Verona” OFJ valamennyi érzékszervi jellemzőjével rendelkeznek. A *tipo tardivo* vörös cikória fejeinek minimális súlyát ezért 50 grammra csökkentették annak figyelembevétele érdekében, hogy ezek a régi klónvonalak kisebb fejeket eredményeznek.

Ezt a módosítást a közzétett egységes dokumentum 3.2. pontja második franciabekezdésének első mondatában is végrehajtották.

- A termék jellemzői: Az ötödik bekezdés második mondata és a hatodik bekezdés első mondata:

a főgyökér kis méretű (4 cm-nél nem hosszabb) de látható részével együtt értékesítik, amelynek átmérője a fej méretével arányos.

A forgalomba hozatalkor a „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott terméknek – amellet, hogy a fenti jellegzetességekkel kell rendelkeznie – precízen és gondosan tisztítottnak, a fejnek és a főgyökérnek gondosan megmosottnak, a fej méretét és hosszát, valamint a fejhez kapcsolódó főgyökér kis részét tekintve egységesnek kell lennie.

a következőképpen módosult:

a „tipo tardivo” a főgyökér kis méretű (4 cm-nél nem hosszabb), de ennek ellenére látható részével együtt is értékesíthető, amelynek átmérője a fej méretével arányos.

A forgalomba hozatalkor a „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott terméknek – amellet, hogy a fenti jellegzetességekkel kell rendelkeznie – precízen és gondosan tisztítottnak, a fejnek és a főgyökérnek (amennyiben van) gondosan megmosottnak, a fej méretét és hosszát, valamint a fejhez kapcsolódó főgyökér bármely kis részét tekintve egységesnek kell lennie.

Ezek a módosítások annak a követelménynek az eltörléséhez kapcsolódnak, hogy a vörös cikóriát a fejhez kapcsolódó főgyökér egy részével együtt kell betakarítani (lásd a „Az előállítás módja” szakasz módosításait).

Ezeket a módosításokat az egységes dokumentum 3.2. pontja utolsó bekezdésében és az utolsó előtti bekezdésének első mondatában is végrehajtották.

A termékleírás 2. cikkének vége és az egységes dokumentum 3.2. pontja a következő új bekezdéssel egészült ki:

A „Radicchio di Verona” frissen darabolt terméként is forgalomba hozható.

Erre a kiegészítésre azért van szükség, hogy meghatározzák a fogyasztásra kész termék kiszerezésének módját (lásd a termékleírásnak az előállítás módjáról szóló 5. cikkének módosításait).

Az előállítás módja

- A termékleírás 5. cikkének első bekezdése:

A „Radicchio di Verona” OFJ növényt közvetlenül a szántóföldön történő vetéssel, vagy növényiskolában nevelt palánták átültetésével termesztik. A „tipo precoce”-t július 1. és 20. között, a „tipo tardivo”-t pedig július 21. és augusztus 15. között kell vetni. Átültetés esetén a palántákat 20 nappal a fent meghatározott vetési időszakok után kell elültetni.

a következőképpen módosult:

A „Radicchio di Verona” OFJ növényt közvetlenül a szántóföldön történő vetéssel, vagy növényiskolában nevelt palánták átültetésével termesztik. A „tipo precoce”-t július 1. és 31. között, a „tipo tardivo”-t pedig július 21. és augusztus 31. között kell vetni. Átültetés esetén a palántákat legfeljebb 20 nappal a fent meghatározott vetési időszakok után kell elültetni.

Az éghajlati viszonyok változásainak, a növényiskolák és a mezőgazdasági üzemek technológiai és folyamatai terén végrehajtott innovációnak, valamint a gazdaságokban vetőmag-megtakarítási célból végzett tömeg- és klónszelekciónak köszönhetően a vetési és átültetési időszakok fokozatosan meghosszabbodtak, mindenekelőtt annak biztosítása érdekében, hogy a termék továbbra is rendelkezzen a „Radicchio di Verona” OFJ-re jellemző érzékszervi tulajdonságokkal a vörös cikória teljes értékesítési időszakában. A palánták kiültetésének időtartamát is kiigazították annak érdekében, hogy az átültetés során kedvezőtlen időjárási viszonyok esetén biztosítani lehessen a szükséges mértékű rugalmasságot.

Ezeket a módosításokat az egységes dokumentum 3.2. pontja első franciabekezdésének második mondatában és második franciabekezdésének második mondatában is végrehajtották.

- A „júliusban” szövegrész törlésre került az 5. cikk második bekezdéséből.

A hosszabb vetési/átültetési időszak azzal jár, hogy a vetőmag termesztési időszakát is módosítani kell, mivel ahhoz, hogy a vetőmag elég érett legyen a jó csírázóképeség biztosításához, a jelenlegi változatban meghatározott időszagnál (júliusnál) később is begyűjthetőnek kell lennie, különösen a későbbi szelekciók esetében.

- Az 5. cikk hatodik bekezdése:

A „Radicchio di Verona” tipo tardivo-t olyan módon kell betakarítani, amely biztosítja, hogy a cikóriafejek a főgyökér nagy (legalább 8 centiméteres) része megmaradjon. A „tipo precoce” vörös cikóriát október 1-jétől, a „tipo tardivo” cikóriát pedig december 15-től lehet betakarítani.

a következőképpen módosult:

A „Radicchio di Verona” tipo tardivo a fejhez kapcsolódó főgyökér egy részével együtt is betakarítható. A „tipo precoce” vörös cikóriát szeptember 15-étől, a „tipo tardivo” cikóriát pedig december 15-től lehet betakarítani.

Ezek a módosítások az átültetésnek a növény termesztése során történő alkalmazásához kapcsolódnak. A növényvédő szerek és gyomirtó szerek kisebb mennyiségű használatával járó modern mezőgazdasági termelési technikáknak köszönhetően, valamint beruházásaik védelme érdekében a gazdaságok felhagytak a közvetlen vetéssel, és szinte mindenütt jelen van a növényiskolákban termesztett palánták átültetésének gyakorlata. Ez a lehetőség lehetővé teszi a termesztés előrehozását is: az a tény, hogy a növekedési ciklus első szakaszaira a növényiskolákban kerül sor, azt jelenti, hogy a növényt korábban is be lehet takarítani. Bár ez elősegíti a termesztés optimalizálását, azt is jelenti, hogy a növények gyökérfejlődése a rostosabb szerkezet felé mozdulhat el, ami azzal a kockázattal jár, hogy a betakarítás idején esetleg nem rendelkeznek a szükséges arányban főgyökérrel, ami problematikus lehet a tipo tardivo vörös cikória esetében.

Ezeket a változtatásokat az egységes dokumentum 3.2. pontja első franciabekezdésének második mondatában és második franciabekezdésének második és harmadik mondatában is elvégezték.

- Az 5. cikk nyolcadik bekezdésének első mondata:

A „Radicchio di Verona” tipo tardivo esetében ezt egy további lépésnek kell követnie: a hajtási-halványítási folyamat, amelynek során a cikóriafejeket vízszintesen egymásra halmozzák közvetlenül a termőföldön, a gazdaságban már rendelkezésre álló fóliasátrokban, illetve raktárakban.

a következőképpen módosult:

A „Radicchio di Verona” tipo tardivo esetében ezt egy további lépésnek kell követnie: a hajtatási-halványítási folyamat, amelynek során a cikórianövényeket közvetlenül a termőföldön, fóliasátrakban, illetve raktárakban gyűjtik össze.

A technológiai fejlődés, a kötelező egészségügyi szabályok, és mindenekelőtt a változó éghajlati viszonyok arra készítetik a termelőket, hogy – saját választásuk alapján vagy szükségszerűségből – felhagyjanak a hagyományos hajtatási-halványítási módszerrel, amely során a cikóriafejeket közvetlenül a termőföldön egymásra halmozzák. A cikóriának a termőföldön történő hajtatása gondokat okozhat az enyhe teleken, akár a termés hozamot és a minőséget is ronthatja. A „Radicchio di Verona”-ra jellemző ropogósság, intenzív sötétvörös szín és enyhén kesernyész íze elérése szempontjából – bár továbbra is használhatók – bizonyos hajtatási-halványítási technikák ma már nem kulcsfontosságúak. A szántóföldön vagy a raktárban a fény, a páratartalom és a hőmérsékleti viszonyok gondos szabályozásával a termesztők mesterségesen előállíthatják a növényfejlődés folytatásához szükséges feltételeket, mozgósítva a gyökérben felhalmozódott tartalékanyagokat, ami a levelekben található anyagok átalakulását okozza, biztosítva a megfelelő végterméket is, amely megfelel a forgalmazási, minőségi és érzékszervi követelményeknek, és megfelel a „Radicchio di Verona” OFJ vörös cikória profiljának.

- Az 5. cikk kilencedik bekezdésében a főgyökér tisztítására vonatkozó rész kiegészült az „amennyiben van” szavakkal.

Ez egy szerkesztési változtatás, amely az 5. cikk hatodik bekezdésének módosításához kapcsolódik.

- A termékleírás 5. cikkének vége és az egységes dokumentum 3.5. pontja a következő új bekezdéssel egészült ki:

A fenti csomagolási műveleteket követően a „Radicchio di Verona” OFJ friss darabolt terméként is feldolgozható. Ez a feldolgozás nem korlátozódik a termőterületre.

E módosítás eredményeként a „Radicchio di Verona” OFJ friss darabolt terméként is feldolgozható, mivel a fogyasztók egyre inkább kényelmesebb termékeket kívánnak vásárolni.

Csomagolás és címkézés

- A termékleírás 8. cikkében az alábbi szöveg:

A „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott terméket olyan, az alábbiakban meghatározott típusú zárt csomagolások valamelyikében kell forgalmazni, amely megfelel az uniós jogszabályoknak:

kartonból és/vagy fából és/vagy szintetikus anyagból készült tálcák;

kartonból és/vagy fából és/vagy szintetikus anyagból készült dobozok;

kartonból és/vagy fából és/vagy szintetikus anyagból készült, 30 × 40 cm-es csomagok;

kartonból és/vagy fából és/vagy szintetikus anyagból készült, 30 × 50 cm-es csomagok;

kartonból és/vagy fából és/vagy szintetikus anyagból készült, 40 × 60 cm-es csomagok;

0,5, 1 vagy 1,5 kg-os hálók.

Minden csomagban csak egy réteget lehet elhelyezni a termékből, és úgy kell lezárni, hogy a csomagolás felnyitásával a pecsét feltörjön.

a következőképpen módosult:

A „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott terméket legfeljebb 10 kg tömegű, élelmiszerek tárolására alkalmas megfelelő tárolókban kell forgalmazni.

Minden tárolót manipulálás ellen védett pecséttel kell lezárni.

A 2 kg-nál nagyobb nettó tömegű termék tárolására alkalmas csomagokban történő kiskereskedelmi értékesítés esetén a cikóriafejek eltávolíthatók a csomagból – ami a pecsét feltörésével jár – és darabárúként értékesíthetők a végső fogyasztók részére.

A feldolgozásra szánt termékek legfeljebb 250 kg nettó tömegű, megfelelő tárolókban forgalmazhatók.

A hatályos jogszabályok tiszteletben tartása mellett sokkal nagyobb választási szabadság lehetővé tételére irányuló kérelem indoka a fogyasztók és különösen a nagy kiskereskedők eltérő igényei, a folyamatos technológiai innováció, valamint az új anyagok használata – mind a kialakítás, mind pedig a biológiailag lebomló, komposztálható stb. vegyületek felhasználása tekintetében – az agrár-élelmiszeripari ágazat friss termékek kezelésével és csomagolásával foglalkozó ágazatában. Ezenkívül a fogyasztásra és feldolgozásra szánt cikóriafejek esetében a tanúsítható tárolókapacitás kért növelését a hulladék mennyiségének csökkentése, valamint a szállítási és logisztikai költségek csökkentése indokolja, különösen a további feldolgozásra szánt termékek (frissen darabolt és hűtött-főtt termékek) esetében.

A termékleírás kiegészült azzal a követelménnyel, hogy a végső fogyasztók számára értékesítendő termékek csomagolását pecséttel le kell zárni azzal a céllal, hogy garantálják a termék származását, és egyértelművé tegyék, hogy azt manipulálták-e.

Bár az a tény, hogy a nagyobb kiskereskedők jelenleg túlnyomórészt újrafelhasználható rekeszeket (IFCO, STECO stb.) használnak, csökkenti az egyszer használatos csomagolások mennyiségét, ugyanakkor emiatt szükségessé vált a pecsét feltörésének és a cikóriafejek rekeszekből történő eltávolításának lehetősége, hogy azokat a végső fogyasztóknak darabárúként árusíthassák.

A feldolgozásra szánt „Radicchio di Verona” tárolóit nem kell pecséttel lezárni, mivel a bennük tárolt termékek a szabályoknak megfelelően további feldolgozásra, majd csomagolásra kerülnek.

Végezetül a fenti okok miatt már nem lehet megkövetelni, hogy a terméket egyetlen rétegbe rendezzék, és ezt a szabályt el kellett hagyni.

Ezeket a változtatásokat az egységes dokumentum 3.6. pontja első bekezdésének második mondatában, az ezt a bekezdést követő listában, és e pont második bekezdésében is elvégezték.

- A „tömeg” és a „fogyaszthatósági idő” kifejezés törlésre került a 8. cikk harmadik bekezdéséből.

A friss gyümölcsökre és zöldségekre (például a „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott termékre) vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban nem szükséges továbbra is előírni, hogy a címkéken mindig szerepeljen a tömeg és a fogyaszthatósági idő, mivel ezen adatok használata az 1169/2011/EU rendeletnek és mellékleteinek megfelelően a csomagolás típusa szerint változik.

Ezek a változtatások az egységes dokumentum 3.7. pontjának első bekezdésében is megtörténtek.

- A 8. cikk negyedik bekezdésének második mondata:

Attól függően, hogy a fent említett csomagolástípusok közül melyiket használják, az alábbiakban – a használandó színek Pantone-kódjaival együtt – feltüntetett logót az alábbi méretekben lehet feltüntetni:

- 28 mm × 21 mm
- 60 mm × 48 mm
- 105 mm × 85 mm
- 150 mm × 120 mm

a következőképpen módosult:

Az alábbiakban – a használandó színek Pantone-kódjaival együtt – feltüntetett logót 28 mm × 21 mm méretben lehet feltüntetni.

Tekintettel a logó grafikai összetettségére, döntés született arról, hogy törlik a korábban meghatározott különböző formátumokat, és csak egy minimális méretet határoznak meg a láthatóság biztosítása érdekében, különösen bizonyos csomagolástípusokra történő nyomtatás esetében.

Egyéb

Ellenőrző szerv

- A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

A termékleírásnak való megfelelést az 1151/2012/EK tanácsi rendelet 36. és 37. cikkével összhangban ellenőrző szervnek kell ellenőriznie.

Az ellenőrző szervre vonatkozó adatok a következők: CSQA Certificazioni s.r.l., Via San Gaetano n. 74, 36016 Thiene (VI), Olaszország; Tél. +39 445313011; Fax +39 445313070; E-mail: csqa@csqa.it; hitelesített E-mail: csqa@legalmail.it.

Ez a módosítás a jogszabályokra való hivatkozások és az ellenőrzésekért felelős ellenőrző szerv megnevezésének naprakészé tételeiből áll.

EGYSÉGES DOKUMENTUM

„RADICCHIO DI VERONA”

EU-szám: PGI-IT-0670-AM01 – 2021.6.30.

OEM () OFJ (X)

1. Elnevezés (oem vagy ofj)

„Radicchio di Verona”

2. Tagállam vagy harmadik ország

Olaszország

3. A mezőgazdasági termék vagy élelmiszer leírása

3.1. A termék típusa

1.6. osztály: Gyümölcs, zöldségfélék és gabonafélék, frissen vagy feldolgozva

3.2. Az 1. pontban szereplő elnevezéssel jelölt termék leírása

A „Radicchio di Verona” OFJ a *Compositae* (fészkes virágúak) család *Cichorium* (katáng) nemzetségébe tartozó *intybus* (mezei katáng) fajhoz tartozó „Rossa di Verona” változatú, *tipo precoce* [korai] vagy *tipo tardivo* [kései] típusú vörös cikóriát jelöli.

A „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott növények egész, szár nélküli, sima, töretlen szélű levelekkel rendelkeznek, amelyek teteje befelé hajlik. Az alacsony téli hőmérsékletnek köszönhetően a levelek jellegzetesen intenzív sötétvörös színűek, és szorosan egymásra rétegezve adják ki a fej jellegzetes, tömör szívformáját. A levelek főerezete kifejtett és fehér színű.

A „Radicchio di Verona” OFJ-nek két típusa van, a *tipo precoce* (korai típus) és a *tipo tardivo* (kései típus). E fajták az alábbi jellemzőkkel rendelkeznek:

- *tipo precoce*: a fej tömege 150–350 gramm, a vetésre július 1. és 31. között kerül sor, a betakarítás szeptember 15-én kezdődik, és a termés hektáronkénti mennyisége nem haladja meg a 13 tonnát,
- *tipo tardivo*: a fej tömege 50–300 gramm, a vetésre július 21. és augusztus 31. között kerül sor, a betakarítás december 15-én kezdődik, és a termés hektáronkénti mennyisége nem haladja meg a 11 tonnát; a főgyökér fejhez kapcsolódó részével együtt is betakarítható, és a betakarítást egy további lépésnek kell követnie: a hajtatási-halványítási folyamat, amelynek során a levelekben kialakul a jellegzetes ropogósság és enyhén kesernyész íz.

A forgalomba hozatalkor a „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott terméknek – amellett, hogy a fenti jellegzetességekkel kell rendelkeznie – precízen és gondosan megtisztítottnak, a fejnek és a főgyökérnek (amennyiben van ilyen) gondosan mosottnak, a fej méretét és hosszát, valamint a fejhez kapcsolódó főgyökér bármely kis részét tekintve egységesnek kell lennie. A fejnek tömörnek és kissé ellipszis alakúnak kell lennie, a leveleknek a felső résznél össze kell zárulniuk, és világosan kirajzolódó nyitott erezzel kell rendelkezniük. A levelek sötétvörös, nem egyenetlen színűek. A főerezet színe teljesen fehér egészen a torzsáig. A fejnek épnek, egészségesnek kell lennie (az olyan termények, amelyek olyan mértékben rothadtak vagy károsodtak, hogy fogyasztásra alkalmatlanná váltak, kizártak), továbbá megjelenésében frissnek, kártevőktől és kártevők által okozott károsodástól, rendellenes külső nedvességtől, valamint idegen szagtól és/vagy íztől mentesnek kell lennie.

A „tipo tardivo” vörös cikória a főgyökér kis méretű (4 cm-nél nem hosszabb), de látható részével együtt is értékesíthető, amelynek átmérője a fej méretével arányos.

A „Radicchio di Verona” frissen darabolt terméként is forgalomba hozható.

3.3. Takarmány (kizárólag állati eredetű termékek esetében) és nyersanyagok (kizárólag feldolgozott termékek esetében)

–

3.4. *Az előállítás azon műveletei, amelyeket a meghatározott földrajzi területen kell elvégezni*

A vetést/átültetést, a betakarítást, a hajtatási-halványítási folyamatot, a tisztítást és a mosást a 4. pontban meghatározott termőterületen kell végezni.

3.5. *A bejegyzett elnevezést viselő termék szeletelésére, aprítására, csomagolására stb. vonatkozó egyedi szabályok*

A „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott terméket a meghatározott területen kell csomagolni, mivel a szállítás és a túlzott kezelés következtében a fej veszíthet tömörségéből és hajlamosabb lehet a fonnyadásra, ami rontja a termék minőségét.

A „Radicchio di Verona” OFJ-vel ellátott terméket legfeljebb 10 kg tömegű, élelmiszerek tárolására alkalmas megfelelő tárolókban kell forgalmazni.

Minden tárolót manipulálás ellen védett pecséttel kell lezárni.

A 2 kg-nál nagyobb tömegű termék tárolására alkalmas csomagokban történő kiskereskedelmi értékesítés esetén a cikóriafejek eltávolíthatók a csomagból – ami a pecsét feltörésével jár – és darabárúként értékesíthetők a végső fogyasztók részére.

A feldolgozásra szánt termékek legfeljebb 250 kg nettó tömegű, megfelelő tárolókban forgalmazhatók.

A fenti csomagolási műveleteket követően a „Radicchio di Verona” OFJ friss darabolt termékként is feldolgozható. Ez a feldolgozás nem korlátozódik a termőterületre.

3.6. *A bejegyzett elnevezést viselő termék címkézésére vonatkozó egyedi szabályok*

A csomagoláson egyértelműen és olvashatóan fel kell tüntetni a csomagoló nevét, cégnevét és címét, a csomagolás dátumát és helyét, valamint a nemzeti vagy uniós jogszabályokban előírt minden egyéb információt.

A logó három „Radicchio di Verona” szívből, valamint a Verona Arenát és az Adige folyót ábrázoló vonalakból és kék csíkból áll, amelyek a földrajzi eredetet tükrözik.



A „Radicchio di Verona” OFJ elnevezéshez az ezen egységes dokumentumban engedélyezetten kívül semmilyen minősítő kifejezés nem fűzhető. Hivatkozni lehet annak a gazdaságnak a nevére és helyére, ahol a terméket termesztették. A vállalkozást azonosító logó is használható.

A „Radicchio di Verona” IGP szavakat olyan karakterekkel kell megjeleníteni, amelyek mérete lényegesen nagyobb, mint a többi információ feltüntetésére használt karaktereké.

4. **A földrajzi terület tömör meghatározása**

A „Radicchio di Verona” OFJ-t Veneto régió következő településein termesztik:

Trevenueuolo, Salizzole, Nogara, Concamarise, Sanguinetto, Cerea, Casaleone, Legnago, Minerbe, Roveredo di Guà, Cologna Veneta, Veronella, Arcole, Zimella, Isola della Scala, Bovolone, Bevilacqua, S. Pietro di Morubio, Roverchiara, Gazzo Veronese, Sorgà, Erbè, Oppeano, Isola Rizza, Albaredo d'Adige, Pressana, Villa Bartolomea, Castagnaro, Terrazzo, Boschi S. Anna, Angiari és Bonavigo Verona megyében;

Asigliano Veneto, Pojana Maggiore, Noventa Vicentina, Campiglia dei Berici, Agugliaro, Sossano, Villaga, Albettono, Orgiano, Alonte, Lonigo, Barbarano Vicentino és San Germano dei Berici Vicenza megyében;

Casale di Scodosia, Castelbaldo, Masi, Megliadino S. Fidenzio, Megliadino S. Vitale, Merlara, Montagnana, Ospedaletto Euganeo, Saletto, S. Margherita d'Adige, Lozzo Atestino és Urbana Padua megyében.

5. Kapcsolat a földrajzi területtel

A „Radicchio di Verona” OFJ termőterületén homokos, szerves anyagokban gazdag talajok találhatóak, amelyek mélyek, jó vízelvezetésűek, hűvösek és termékenyek. Az éghajlat, amely különösen kedvező a termesztés számára, kontinentális, nagyon forró, rövid nyarakkal és hideg, ködös telekkel jellemezhető. Az éves hőmérsékleti tartomány széles, míg a csapadékmennyiség – bár az egész évben jól eloszlik – korlátozott.

A „Radicchio di Verona” OFJ-t az ugyanebbe a termék kategóriába tartozó többi terméktől megkülönböztető sajátos jellemzők a különösen ropogós levelek, az intenzív vörös szín és az enyhén kesernyés íz.

A „Radicchio di Verona” OFJ hosszú múltra visszatekintő és jól megalapozott hírnévvel rendelkezik. Először a 20. század elején termesztették kereskedelmi céllal, annak ellenére, hogy a 18. század vége óta *broli*-ban (konyhakertekben) termesztették. Jaccini 1882-es mezőgazdasági felmérésében (5. kötet, I. rész) is szerepel. Verona megye magasan fekvő síkságain termesztették gyümölcsfák és szőlőtőkék sorai között. A „Radicchio di Verona”-t gróf Luigi Sormani Moretti királyi prefektus is említi a *Monografia della provincia di Verona* című művében (Firenze, 1911).

Giovanni Rorato a *Cucina Veneta* című írásában (1980) a következőképpen írja le a veronai vörös cikóriákat: „[...] mint az asztalon lévő virágok. Nem kétséges, hogy Veneto a vörös cikória ideális termőterületének bizonyult, mivel itt évszázadok óta különösen kedvelt növény, bár a szakosodott és szelektív termesztés csak a 19. század végén kezdődött meg. Jelenleg Veneto régióban a szelekciónak köszönhetően számos különböző típusú vörös cikóriát termesztnek: Radicchio Rosso di Treviso, Radicchio Variegato di Castelfranco, Radicchio di Chioggia, Radicchio di Verona (amely szintén vörös) és végül a Radicchio Variegato di Lusia Polesine-ből [...]”.

A „Radicchio di Verona” hírneve vitathatatlan, és a hagyományos venetói ételek (cikóriás omlett, gesztenyés cappelletti diós és radikkios szószban, radicchio fagottini stb.) kulcsfontosságú összetevőjeként való felhasználása révén még kedveltebbé vált.

Tömör feje, ropogós levelei és egyedi, enyhén kesernyés íze kétségtelenül összefügg a termőterület környezetével. Ezek az érzékszervi jellemzők a kontinentális éghajlatnak, az alacsony téli hőmérsékletnek és a szerves anyagokban gazdag, mély, jó vízelvezetésű, hűvös és termékeny homokos talajoknak köszönhetően alakultak ki.

A „Radicchio di Verona” a helyiek számos generációja munkájának, készségeiknek és találmányosságuknak, valamint a hagyományos és sajátos termesztési módszerek folyamatos kutatásának és alkalmazásának köszönhetően olyan hírnévre tett szert, amelyet konkrét mezőgazdasági és tudományos szakirodalom tanúsít és kereskedelmileg elismert.

Hivatkozás a termékleírás közzétételére

(e rendelet 6. cikke (1) bekezdésének második albekezdése)

A termékleírás egységes szerkezetbe foglalt szövege megtekinthető az alábbi honlapon: <http://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/3335>

Megtekinthető továbbá

közvetlenül a Mezőgazdasági, Élelmiszer- és Erdészeti Minisztérium honlapján (www.politicheagricole.it), (a képernyő felső részén jobbra) a „Qualità” („Minőség”) menüpont alatt a (képernyő bal oldalán található) „Prodotti DOP, IGP e STG” („OEM, OFJ és HKT termékek”) menüpontra, végül a „Disciplinari di produzione all’esame dell’UE” („Az uniós vizsgálatnak alávetett termékleírások”) pontra kattintva.

ISSN 1977-0979 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-518X (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió
Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU