

## A KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS SORÁN HASZNÁLT OKMÁNYOK ADATAINAK KATONAI FELHASZNÁLHATÓSÁGA

### MILITARY APPLICATION OF THE DATA FROM THE DOCUMENTS USED IN TRANSPORTATION OF GOODS BY ROAD

LAIN Tamás

(ORCID:0000-0003-1666-7048)

[lain.tamas@gmail.com](mailto:lain.tamas@gmail.com)

#### **Absztrakt**

A jelen kor szállítási és fuvarozási folyamatainak alapvető tulajdonsága a keletkező vagy rendelkezésre álló adatok rendezettsége. A pontos dokumentálási folyamatokat a hatályos jogszabályok is előírják. A szerző a cikkében a polgári életben alkalmazott tevékenységhez köthető igazolványok és engedélyek bemutatását követően a belföldi és nemzetközi relációkban használt menetokmányok tartalmi elemeit tárja fel. Kutatása a katonai szállítások során használt okmányok fejlesztésére irányul.

**Kulcsszavak:** katonai logisztika, fuvarlevél fuvarozás.

#### **Abstract**

An essential nature of the transport processes of this era is the order of the resulting or available data. Exact documentation procedures are also written in the applicable legislation. The author describes in his article the contents of travel documents used in domestic and in international relations after presenting certificates and permits used in civil life activities. His research is aimed at developing documents used in military transport.

**Keywords:** military logistics, waybill, transport.

A kézirat benyújtásának dátuma (Date of the submission): 2018.06.20.  
A kézirat elfogadásának dátuma (Date of the acceptance): 2018.06.27.

## BEVEZETÉS

Gyakran halljuk a hétköznapjainkban, hogy a megfelelő helyen és a megfelelő időben rendelkezésre álló információ értéke növekszik, sőt lassan alapvető fontosságúvá formálódik. Nincs ez másképp a szállítások során sem. A logisztika és a gyártástechnológia diktálta pontosság a szállítási tevékenységre is rányomta a bélyegét. A ma már sokkal szigorúbb kritériumok alapján végzett beszállítói folyamatok megkövetelik a lehető legkevesebb hibával működő menedzsmentfolyamatokat is. Ennek alapja véleményem szerint többek között a megfelelő dokumentáltság mind a szállítás, mind pedig a logisztikai folyamatok során. A polgári szállítmányozásban ez a szabályrendszer kidolgozott és a gyakorlati alkalmazása is megfelelő.

Köztudott tény viszont, hogy a katonai logisztikában egyszerre vannak jelen a civil és a katonai szereplők is.[1] Ezzel párhuzamosan említendő Fábos Róbert kutatása, aki szerint a katonai szállítási folyamatok bizonyos elemei is megegyeznek a polgári szállítás folyamatával. [2] Ugyanakkor azt is fontos megjegyezni, hogy a közúti katonai szállítások teljesítményadatai csak manuálisan előállított menetlevelek formájában valósulnak meg, melyekhez rendelkezésre állnak szabályzó- a kitöltésüket és a vezetésüket illetően-. Ezeknek a szabályzóknak a szerepe kiemelt, nem csak a teljesítmények nyilvántartásának tekintetében, hanem a szállítási költségek megállapításában, illetve a költséggazdálkodásban is.[3] A menetlevelek szigorú elszámolású dokumentumok. Az e körben jelentkező szabályozási hiányosságok hatékony megoldását segítené elő a speciálisan kialakított szállítmányirányítási informatikai rendszer, amelyben alapvető az együttműködés a polgári szervek szereplőivel, illetve a járművek tulajdonosaival, üzemben tartóival.[4] Ennek kialakítása során akár elektronikus formában is vezethetővé válhatnak a most papír alapú menetlevelek. Elkészíthetők lehetnének az előjárók részére a szállításra vonatkozó jelentések.

A fenti gondolatmenet folytatásaként kijelenthető, hogy a szállítást segítő informatikai rendszer kialakítása indokolt. Ennek működése akkor lehet optimális, ha bemeneti paramétereket kellő gondossággal tárjuk fel, hiszen az alkalmazott dokumentumok kezelése egy katonai rendszerben is kihagyhatatlan.[3] Vizsgáljuk meg tehát azokat a dokumentumokat és nyomtatványokat, amelyek a polgári szállítási folyamatok többségénél megjelennek. A cikk terjedelmi korlátja miatt az elemzés nem teljes körű, csak a legjellemzőbbek vizsgálatára tér ki.

## A SZÁLLÍTÁSI FOLYAMATOK A HATÁLYOS JOGSZABÁLYOK TÜKRÉBEN

A polgári szállítási tevékenység komplexitását nem lehet megkérdőjelezni. Elég csak a közlekedési rendszer-komponensek (jármű-pálya-ember-áru) mentén végig gondolni a lehetséges változók számát. Mind a járművek mind a velük végezhető tevékenységek köre olyan széles spektrumot ölel fel, hogy egy minden aspektusra kiterjedő vizsgálat igen jelentős terjedelemmel bírna. Éppen ezért jelen cikkben fontosnak tartom a vizsgálat korlátainak említését. A kifejtésre kerülő elemzés - a korábbiakkal összhangban - a szállítási dokumentációk előírásainak és tartalmi elemeinek elemzésén keresztül a menetokmányokból származó adatok és információk felhasználhatóságára kíván rávilágítani. Az egyik legfontosabb hazai szabályzás e körben a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII.7.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 261/2011 Korm.rendelet), amelynek hatálya:

- Magyarország területén belül mind belföldi, mind pedig nemzetközi viszonylatként értelmezett, tehergépjárművel díj ellenében végzett közúti árutovábbítási tevékenységre és

- a tehergépjárművel végzett saját számlás közúti szállításra terjed ki. [5]

A jogszabály hatályának értelmezését követően fontos következtetésre juthatunk a szállítási tevékenységek jellegét illetően. Csak díj ellenében végzett árutovábbítási illetve saját számlás áruszállítási tevékenységet említ az alapvető ágazati jogszabály. E két fogalom értelmezésére hívjuk segítségül az említett jogszabály fogalmi rendszerének magyarázatát.

*„díj ellenében végzett közúti árutovábbítás: a tehergépjárművel végzett közúti áru fuvarozás, tehergépjárműnek járművezetővel együtt díj ellenében történő - a közúti árutovábbítási szerződésekről szóló jogszabályban meghatározottak szerinti - rendelkezésre bocsátása, valamint a tehergépjárművel díj ellenében végzett vontatás” [5]*

Saját számlás szállításról pedig akkor beszélhetünk, ha az áruszállítást az áru tulajdonosa végzi és a szállítást végző eladta, bérbe vette, vagy bérbe adta a szállított dolgot, illetve saját maga által előállított, kinyert, javításra átvett vagy feldolgozott terméket szállít. Ezt a tevékenységet a gazdálkodó szervezet vagy saját maga részére vagy a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló részére végezheti. Az elmondottak szerint a szállítási tevékenység e két gyűjtőfogalom köré csoportosítható, ugyanakkor a már említett komplexitás itt is jól megfigyelhető. A járművek összömege például alapvetően meghatározza azt, hogy a végzett tevékenység milyen engedéllyel, vagy igazolvánnyal végezhető, illetve hogy kell-e egyáltalán bármiféle bejelentés az illetékes hatóság felé. A díj ellenében történő szállítási folyamat abban az esetben kötött tevékenységi engedély kiváltásához, amennyiben az üzemben tartott járművek megengedett legnagyobb összömege meghaladja a 3,5 tonnát. Ebben az esetben a kötelezően kiváltandó dokumentum az áru továbbítási engedély. Ez abban az esetben is kötelező, ha a járműállományból csak egy haladja meg a megadott tömegértéket. Saját számlás áruszállítás esetében áruszállítási igazolvánnyal végezhető szabályosan a tevékenység, itt az összömegek értéke határa 7,5 tonna. Azért is fontos ennek a két tevékenységnek a megkülönböztetése, mert az áru szállításának a formája alapvetően befolyásolja a szállításhoz kapcsolódó dokumentumokat és feltételeket is.

Mind a nemzeti, mind pedig az Európai Unióban alkalmazott szabályzás szigorú előírásokhoz köti a szakma végzését. A közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009. október 21-i 1071/2009/EK RENDELETE , illetve a 261/2011 Korm.rendelet szerinti alapvető kritériumok, amelyeket teljesíteni kell azok az alábbiak.:

- tényleges és állandó székhely;
- jó hírnév;
- megfelelő pénzügyi helyzet; és
- szakmai alkalmasság. [5][6]

Ezeknek a feltételeknek az igazolását követően kaphat a gazdasági társaság tevékenységi engedélyt, ez belföldi viszonylatban az árutovábbítási engedélyt, nemzetközi viszonylatban (az Európai Unió területén belül) a közösségi engedélyt jelenti. Az előbb felsoroltak a fuvarozási tevékenységhez kapcsolódó okmányok, a közúti áruszállítási igazolvány alapja viszont a jármű üzembentartójának nyilatkozata, amely szerint a saját számlás közúti áruszállítás feltételeinek mindenben megfelel a tevékenysége. A szállítás relációjától függően további engedély típusokról is beszélhetünk, ilyenek például a kettő vagy többoldalú nemzetközi egyezmények alapján kiadott, vagy a Nemzetközi Közlekedési Fórum által létrehozott engedélyek. Ezek jellemzően az Európai Unió területén kívülre történő szállítások során szükségesek.

Látható, hogy a szállítási folyamatokban milyen szerteágazó engedély típusok léteznek, megkülönböztetve a belföldi, nemzetközi, vagy az Európai Unión belüli vagy kívüli szállítást.

Ezek a dokumentumoknak a pontos ismerte véleményem szerint alapvető fontosságú egy olyan katonai szállítási rendszerben, ahol a polgári kapacitás is kihasználásra kerül.

### **A menetokmányok a szállítási folyamatokban**

A polgári szállítások az előbbieken felsorolt engedélyekkel és igazolványokkal végezhetőek szabályosan, amelyeket a végzett tevékenység során kivonat vagy hiteles másolat formájában a járművön kell tartani. Az okmányok másik csoportjaként beszélhetünk azokról a dokumentumokról, melyek az aktuális tevékenységéhez köthetők. Ezek a fuvarlevelek, menetlevelek. A nemzeti szabályozás e körben is külön választja az árutovábbítást, illetve az áruszállítást és ehhez szabja a kötelező okmányokat. Ejtsünk szót a továbbiakban ezekről, a szerint, hogy milyen tartalommal kell rendelkezniük.

#### ***A saját számlás tevékenységhez kapcsolódó menetlevél.***

Az a gépjármű, amelyik - a korábbiakban már elemzett - saját számlás közúti áruszállítási tevékenységet végez, csak saját számlás menetlevéllel vehet részt a közúti forgalomban, amennyiben legnagyobb összömege meghaladja a 7.5 tonnát. Ennek a nyomtatványnak nincs formai követelménye, jelenleg is többféle formátumú létezik. Ami kötött, az az adattartalma. Menetlevélként olyan okmány használható, amelyikben szerepelnek az alábbi adatok:

- az üzemeltető megnevezése, székhelye és a gépjárművezető neve,
- a jármű rendszáma, telephelye,
- áruszállítás esetén a rakományra vonatkozó adatok:
  - o az áru tulajdonosa által kiállított szállítólevél (illetve az árura vonatkozó egyéb okmány) száma,
  - o a szállítmány (a szállított anyag) megnevezése,
  - o mennyisége,
  - o származása, a csomagolás módja. [5]

Látható, hogy, milyen széleskörűen szabályozzák még a nem közúti közlekedési szolgáltatási tevékenység körébe eső szállítások során is a kötelezően használandó dokumentumok tartalmát. Ez egyrészt a követhetőség és a pontos szállítási adatok miatt fontos. Ami az ilyen dokumentumoknál nehézséget okozhat, az a feldolgozhatóság. Egy komplex közlekedési rendszerben fontos a szállítási adatok pontos felvitele, ami abban az esetben, ha nem egyértelmű a menetlevél tartalmi elrendezése nehézkessé válhat. A saját számlás menetlevél szigorú számadású nyomtatványnak minősül, így annak felhasználását pontosan dokumentálni kell. A menetlevelek dokumentációjához a kiállítás illetve a vezetés köthető. A kiállítás - az okmány alapadatainak felvitele - az üzemeltető rendelkezése alapján a járművezető kötelessége, mint ahogy az is, hogy azt a közlekedés során mindig eseményszerűen vezesse, illetve aláírásával hitelesítse. Egy komplex informatikai rendszer fejlesztése során felvetődik az elektronikus úton történő adatrögzítés kérdése is. A jogszabályi háttér ezen a területen is adott, hiszen a saját számlás áruszállítást végző tehergépjármű menetlevele elektronikus formában is vezethető. Az ilyen formában előállított menetokmányokra is igaz, hogy tartalmaznia kell a fent említett tartalmi elemeket. További kritériumként fogalmazható meg, hogy azokat automatikusan, olyan zárt rendszeren belül kell rögzíteni, amely alkalmas az alábbi funkciók teljesítésére:

- a tárolt adatok aktuális tartalmának teljes körű megjelenítése,
- a tárolt adatokról hiteles nyomtatás készítése,
- az ellenőrzést végző hatóság számára - a jármű üzemen tartója által működtetett zárt informatikai rendszer útján - a tárolt adatok közvetlen, valós idejű letöltése.[5]

### **A fuvarlevél és annak tartalmi elemei**

A másik nagy tevékenységi csoport, amely a közúti szállítási folyamatok döntő többségét alkotja az a közúti közlekedési szolgáltatások körében végzett árutovábbítás. A hazai szabályzás kimondja, hogy az ilyen tevékenységet végzők csak fuvarlevéllel vehetnek részt a közúti forgalomban. A fuvarlevelekre hasonló megkötések vonatkoznak, mint a menetlevelekre, azokat formájában nem, de tartalmában kötik a rendelkezések. Ezek a kötelező adattartalmi elemek az alábbiak:

- az árutovábbítás jellege, ami lehet fuvarozás, rendelkezésre bocsátás, díj ellenében végzett vontatás,
- az üzemtartó és a fuvaroztató megnevezése és címe,
- a jármű rendszáma illetve a gépjárművezető neve,
- az árura vonatkozó adatok:
  - o a kiállított szállítólevél, vagy az árura vonatkozó egyéb okmány száma, az áru neve, mennyisége, csomagolás módja,
  - o a vontatott vagy szállított járműre vonatkozó adatok (a tulajdonos vagy üzemben tartó megnevezése, címe, székhelyének vagy telephelyének címe és a jármű rendszáma),
- a jármű kiállításának, valamint indulásának helye és ideje, a jármű útvonala, a megállások (fel- és lerakodás) és indulások helye és ideje, valamint az érkezés helye és ideje (a kilométeróra állásának és a – rakománnyal vagy rakomány nélkül – megtett kilométer-teljesítményeknek a feltüntetésével),
- az áru vagy a vontatott jármű átvételének helye és ideje,
- az áru kiszolgáltatásának, illetve a vontatott jármű átadásának a helye, és – a kiszolgáltatást (átadást) követően – az ideje is.[5]

A fuvarlevelek kiállítására, illetve eseményszerű vezetésére a jogszabályok hasonló módon rendelkeznek, mint a menetlevél esetében, írásbeli felhatalmazás után a menetokmány kiállítását a jármű vezetője teszi meg, illetve eseményszerűen vezeti a végzett tevékenységnek megfelelően a szállítás során, amit aláírásával hitelesít. Az árutovábbítás során a fuvarokmányoknak fontos szerepe van. Azon túl, hogy a feltüntetett adatokon keresztül valós képet ad a szállítási folyamatról, a két fél közti kapcsolatot is megteremtheti. Ennek a fogalmi körét vizsgáljuk meg a továbbiakban.

A közúti árutovábbítási tevékenységekről szóló 120/ 2016. (VI.7.) kormányrendelet (a továbbiakban: KÁSZ), amely a közúton tehergépjárművel végzett fuvarozási, illetve díj ellenében tehergépjármű rendelkezésre bocsátási folyamatokra terjeszti ki hatályát, szintén visszanyúl az alapvető rendelkezésekhez. A korábbiakban felsorolt adattartalommal kötelező felvenni a fuvarlevelet, amelyre a szerződő felek további bármilyen bejegyzést feljegyezhetnek. A mennyiben több járművel történik a fuvarozás, akkor bármelyik szerződő fél kérésére járművenként külön fuvarlevelet kell kiállítani, akkor is ha ezt a két fél közti szerződés nem tartalmazza. A fuvarlevél hiányossága, szabálytalansága ugyanakkor nem érinti a megkötött fuvarozási szerződést.[7] Azt alapvetően a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (továbbiakban: PTK) 6:257; illetve 6:258. § szabályozza. Annak (2) bekezdése kimondja, hogy a fuvarozó által kiállított fuvarlevél az ellenkező bizonyításáig bizonyítja a fuvarozási szerződés létrejöttét, a küldemény átvételét, valamint - a fuvarozó által a fuvarlevélbe tett fenntartás hiányában - azt, hogy a küldemény és csomagolása az átvételkor külsőleg jó állapotban volt, és hogy a küldemények száma a fuvarlevélben közölttel megegyezik. A fuvarlevél kötelező tartalmi elemei a PTK szerint:

- a küldemény átvételének helye és időpontja,
- a feladó, a címzett és a fuvarozó neve és címe,
- a kiszolgáltatás helye,

- a küldemény megnevezése, csomagolási módja, veszélyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölése, darabszáma, jele, száma, tömege vagy más módon kifejezett mennyisége.[8]

Látható tehát, hogy a fuvarlevél vezetése egy a jogszabályok által erősen szabályozott terület. A KÁSZ például további kikötéseket tesz a fuvarlevél által bizonyítható fuvarozási szerződéshez és fuvarozáshoz kapcsolódóan, szabályozza többek között:

- a fuvarozási szerződés tartalmát,
- az árukísérő okmányokat,
- az áru átvételét és a rakodást,
- az állásidőt,
- a feladó utólagos rendelkezési jogát,
- a fuvarozó felelősségét,
- a feladó felelősségét.[7]

A belföldi szállítási folyamatok fuvarlevél vezetési kötelezettsége tehát közelről sem egy szabályozatlan terület, igen sok előírás és szabály ismerete szükséges azok pontos használatához. A cikk elején említett szállítási tevékenység ismérveinek elemzésekor nem mehetünk el szó nélkül a nemzetközi jelleg mellett. A szállítások jelentős része nem marad országhatáron belül. Ilyenkor beszélhetünk nemzetközi szállításról. Maradva a fuvarlevelek szabályozottságánál vizsgáljuk meg a nemzetközi szállítások erre vonatkozó előírásait.

A nemzetközi szállítások hazánkban legerjedtebb formája azok, amelyekre a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény vonatkozik. Kihirdetése 1971. évi 3. törvényerejű rendelettel valósult meg. Hatálya az áruknak közúton járművel díj ellenében végzett szállításának azon részére terjed ki, ahol az áru átvételének helye és a kiszolgáltatásra kijelölt helye különböző állam területén van, és amelyek közül legalább az egyik szerződő állam. Az egyezmény tartalmi elemeit nézve a KÁSZ rendelkezéseihez hasonló, főbb részei:

- a fuvarozó felelőssége más személyekért,
- a fuvarozási szerződés megkötése és végrehajtása,
- a fuvarozó felelőssége,
- egymást követő fuvarozók által végzett fuvarozásra vonatkozó rendelkezések.

Az egyezmény a fuvarlevéllel kapcsolatban is fogalmaz meg előírást, itt már a nemzetközi értelmezhetőség érdekében a formátum is adott. Tartalmi elemei az alábbiak:

- kiállítás helye, időpontja,
- a feladó neve, címe,
- a fuvarozó neve, címe,
- az áru átvételének helye és időpontja, a kiszolgáltatásra kijelölt hely,
- a címzett neve, címe,
- az áru szokásos megnevezése és a csomagolás neve, valamint veszélyes áruknál azok általánosan elismert megnevezése,
- az árudarabok száma, jele, sorszám, sorszáma,
- az áru bruttó súlya vagy más mennyiségi meghatározása,
- a fuvarozással kapcsolatos költségek (fuvardíj, mellékdíjak, vámok és egyéb költségek, amelyek a szerződéskötéstől a kiszolgáltatásig felmerülnek),
- a vám- és egyéb hatósági kezeléshez szükséges utasítások,
- nyilatkozat arról, hogy a fuvarozás – minden ellentétes kikötés ellenére – az egyezmény rendelkezései alá esik.

A fuvarlevélnek – adott esetben – még a következő adatokat is tartalmaznia kell:

- az átrakás tilalma,
- a feladó által vállalt költségek,
- utánvéti összeg, amelyet az áru kiszolgáltatásakor be kell szedni,
- az áru bevallott értéke és a kiszolgáltatáshoz fűződő különleges érdekösszességű megjelölése,
- a feladó rendelkezése a fuvarozó számára az áru biztosítása tekintetében,
- a megegyezés szerinti határidő, amelyen belül a fuvarozást végre kell hajtani,
- fuvarozónak átadott okmányok jegyzéke.[9]

A szerződő felek a fuvarlevélbe minden egyéb olyan adatot felvezethetnek, amelyet célszerűnek vélnék, vagy további funkcióval bírhatnak.

### **KÖVETKEZTETÉSEK**

Az eddigiekben elemzett szállítási folyamathoz köthető okmányok vizsgálata során számos következtetést tudunk tenni, ami a katonai logisztika szállítási folyamatokra is hatással lehet. Például egy komplex szállításirányítási rendszerben-amely elsősorban a katonai logisztikai folyamatok kezelésére és irányításra kerül kifejlesztésre- kiemelt fontosságú lehet a polgári kapacitás igénybevételel megvalósuló szállítások kezelése. Ezt csak akkor válik kezelhetővé, amennyiben pontos információk van a menetokmányok tartalmáról, illetve a közlekedési igazolványok és engedélyek szükségességéről és típusairól. Fontos tény továbbá, hogy a polgári életben kialakult menetokmányokkal kapcsolatos szabályzás, ahogy a cikkben is levezetésre került, nem csak tartalmát tekintve, hanem a jogi kapcsolatok igazolása miatt is véleményem szerint jelentős dokumentumnak minősül. A használatukhoz kapcsolódó bevált gyakorlatot a katonai szállítások javítása érdekében is fel lehet használni. További gondolatként merül fel az elektronikus menetokmányok használatának a lehetősége, amelynek jogi alapjai már rendelkezésre állnak, gyakorlati kialakítása hazánkban jelenleg is folyamatban van.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] BÁTHY S.: *Logisztika az ellátási láncban - műveleti ellátási lánc a katonai logisztikában*; Hadtudományi szemle VIII. 4. (2015) 7-21.o.
- [2] FÁBOS R.: *A katonai közúti anyagszállítások tervezését, szervezését és végrehajtását támogató informatikai rendszerek jelenlegi helyzete, fejlesztésük lehetőségei*; PhD értekezés, 2013.
- [3] FÁBOS R.: *A katonai közúti szállító gépjárművek szállítási teljesítmény-nyilvántartásának ellenőrzéséből nyerhető költségmegtakarítás*; Katonai logisztika 24.évf. Különszám (2016) 133-154.o.
- [4] HORVÁTH A.: *Szemponatok a katonai közlekedési rendszer védelemigazgatási és nemzetgazdasági kapcsolatrendszeréről*, Katonai logisztika 24.évf. Különszám (2016) 245-266.o.
- [5] 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról
- [6] AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1071/2009/EK RENDELETE (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről
- [7] 120/2016. (VI. 7.) Korm. rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről
- [8] 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről
- [9] 1971. évi 3. törvényerejű rendelet a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről