



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 23.5.2007 r.
COM(2007) 263 wersja ostateczna

2007/0098 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika
drogowego**

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2007) 635}

{SEC(2007) 636}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Podstawa i cele

Dyrektywa 96/26/WE w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i cztery rozporządzenia¹ w sprawie dostępu do rynku przewozów, a także liberalizacja cen międzynarodowego transportu drogowego, która nastąpiła kilka lat wcześniej, ukształtowały rynek wewnętrzny transportu drogowego.

Określone w dyrektywie wspólne warunki dostępu do zawodu przewoźnika zapewniły minimalny poziom jakości transportu drogowego, natomiast otwarcie rynku uregulowane rozporządzeniami doprowadziło do zwiększenia konkurencji. W ujęciu ogólnym powyższe ramy prawne okazały się skuteczne: przedsiębiorstwa transportu drogowego oferują dzisiaj bardziej korzystne ceny, zróżnicowane usługi i ich świadczenia dostosowane do wymogów klientów w systemie „dokładnie na czas”.

Zdobyte doświadczenie pokazuje jednak, że niektóre środki wchodzące w skład ram prawnych są źle lub niejednakowo stosowane ze względu na ich nieprecyzyjność, niekompletność lub niedostosowanie do zmian w sektorze. Dotyczy to dyrektywy w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika mającej zastosowanie do wszystkich przewoźników drogowych, zarówno przedsiębiorstw jednoosobowych, jak i małych, średnich lub dużych przedsiębiorstw. Różnice w jej stosowaniu szkodzą uczciwej konkurencji. Przedsiębiorstwa podlegają nadzorowi i kontrolom, które różnią się w zależności od państwa członkowskiego, dotyczy to również poziomu kwalifikacji zawodowych i stabilności finansowej. Taka sytuacja nie pozwala na pełne wykorzystanie wszystkich korzyści płynących ze wspólnego rynku transportu drogowego.

Celem proponowanego rozporządzenia jest zastąpienie dyrektywy, aby zaradzić tego rodzaju niedociągnięciom.

1.2. Poruszany problem

Dyrektywa 96/26/WE ustanawia minimalne warunki dotyczące nieposzlakowanej opinii, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych, które przedsiębiorstwa muszą spełnić, aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, to jest przewoźnika międzynarodowego lub krajowego transportu rzeczy i osób. Powyższe warunki stanowią jedyne wspólne wymogi nałożone na przedsiębiorstwa, które chcą uzyskać zezwolenie na prowadzenie działalności w szczególności na wspólnotowym rynku transportu drogowego. Dyrektywa wprowadza ponadto wzajemne uznawanie niektórych dokumentów wymaganych do uzyskania zezwoleń.

Komisja zapowiedziała w swoim programie działalności legislacyjnej na 2006 r.², że zamierza szczegółowo zbadać zasady wynikające z dyrektywy, aby w razie potrzeby jej stosowanie mogło być bardziej harmonijne, prostsze i skuteczniejsze oraz mogło podlegać lepszej

¹ Rozporządzenie (EWG) nr 881/92, rozporządzenie (EWG) nr 3118/93, rozporządzenie (EWG) nr 684/92 i rozporządzenie (WE) nr 12/98.

² Nr. ref. 2006/TREN/01

kontroli. Analiza została oparta na szeroko zakrojonej konsultacji z zainteresowanymi stronami i ocenie wpływu. Okazało się, że transpozycja i stosowanie dyrektywy w państwach członkowskich znacznie różniło się i przysparzało trudności. Tytułem przykładu wskaźnik zdawalności egzaminów potwierdzających kwalifikacje zawodowe wynosi w zależności od państwa członkowskiego od 10 do ponad 90 %. Z takiej sytuacji wynika kilka niedogodności, w tym:

- ryzyko zafałszowania konkurencji między przewoźnikami posiadającymi faktycznie siedzibę, która może być kontrolowana przez organy sprawdzające przestrzeganie minimalnych norm dostępu do zawodu, a przedsiębiorstwami działającymi na zasadzie skrzynki pocztowej, które mogą wymykać się nadzorowi;
- pewien brak przejrzystości rynku z powodu różnic w minimalnych standardach zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych prowadzący do umów lawinowych; klienci przewoźników drogowych nie mają gwarancji jakości usług oferowanych przez przedsiębiorstwa;
- utrzymywanie się na rynku przedsiębiorstw niespełniających warunków z powodu niskiego poziomu kwalifikacji zawodowych i zdolności finansowej, co stanowi ryzyko dla bezpieczeństwa drogowego i podważa skuteczność społeczną i ekonomiczną transportu drogowego (bardziej wykwalifikowane przedsiębiorstwa nie mogą sprostać tej konkurencji);
- niejednakowy i nieskoordynowany nadzór organów krajowych, które mają obowiązek cofania zezwoleń przedsiębiorstwom dopuszczającym się nadużyć naruszających ich nieposzlakowaną opinię. Brak koordynacji powoduje wzrost kosztów administracyjnych i jest szkodliwy dla wiarygodności i odstraszającego działania odbierania licencji.

1.3. Spójność z innymi politykami i celami Unii

Proponowane rozporządzenie będzie przyczyniać się do realizacji celów określonych w strategii lizbońskiej. Wprowadzi bowiem bardziej uczciwe warunki konkurencji w sektorze i zapewni większą przejrzystość wobec klientów transportu drogowego. W konsekwencji przyczyni się do większej skuteczności i lepszej jakości usług transportowych. Zważywszy na dominującą rolę transportu drogowego w systemach produkcji i dystrybucji w przemyśle, rozporządzenie wzmocni konkurencyjność Unii.

Nowe rozporządzenie poprawi pośrednio bezpieczeństwo drogowe, poprzez bardziej rygorystyczne nadzorowanie przedsiębiorstw niespełniających warunków, gdyż prawdopodobieństwo ich udziału w wypadkach drogowych jest większe niż w przypadku innych przedsiębiorstw. Poprawi również warunki pracy pracowników sektora transportu drogowego, prowadząc do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych. Może zatem zwiększyć niezależność niektórych przewoźników działających jako przedsiębiorstwo indywidualne wobec ich zleceniodawców i chronić ich przed praktykami ukrytego zatrudnienia.

Wreszcie wniosek stanowi odpowiedź na podjęte przez Komisję zobowiązanie uproszczenia treści przepisów wspólnotowych i ich aktualizacji. Stanowi on część programu „lepsze stanowienie prawa”, którego celem jest aktualizacja i uproszczenie dorobku wspólnotowego. Uproszczenie przepisów polega na większej jasności prawnej - przepisy, których

przestrzeganie jest łatwiejsze do skontrolowania zapewniają możliwość skutecznego ich stosowania i większą spójność ogólną z przepisami zawartymi w rozporządzeniach w sprawie dostępu do rynku przewozów.³ Wniosek oferuje również państwom członkowskim możliwość zmniejszenia zbędnych obciążeń administracyjnych związanych z kontrolami.

Unowocześnienie zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, w szczególności wprowadzenie rejestrów elektronicznych, stanowi zresztą część natychmiastowych środków, które należy podjąć w ramach „programu działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych w Unii Europejskiej” zaproponowanego przez Komisję w dniu 24 stycznia 2007 r.⁴. We konkluzjach Rady Europejskiej z dnia 8 i 9 marca znajduje się apel do Parlamentu Europejskiego i Rady, aby potraktować priorytetowo natychmiastowe środki, a co za tym idzie analizę i przyjęcie niniejszego wniosku.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA WPLYWU

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Niniejszy wniosek został opracowany w następstwie konsultacji publicznej, której celem było zgromadzenie jak największej liczby uwag zainteresowanych stron. Konsultacja zorganizowana równocześnie z konsultacją dotyczącą przekształcenia czterech rozporządzeń w sprawie dostępu do rynku przewozów została przeprowadzona za pomocą kwestionariusza opublikowanego w Internecie i wysłanego pocztą do wszystkich reprezentatywnych organizacji z sektora transportu drogowego.

Komisja otrzymała 67 odpowiedzi pisemnych od władz krajowych, organizacji krajowych i europejskich reprezentujących przewoźników drogowych transportu rzeczy i osób, ich klientów i podmiotów reprezentujących różne inne interesy ekonomiczne. W dniu 7 listopada 2006 r. zorganizowała przesłuchanie dla zainteresowanych stron, które pisemnie odpowiedziały na kwestionariusz w ramach konsultacji publicznej lub zgłosiły swoje zainteresowanie w międzyczasie. W przesłuchaniu wzięły udział 42 delegacje reprezentujące sektor transportu drogowego i 37 obserwatorów reprezentujących organy administracji krajowej.

Zgodnie z ogólną opinią uczestników warunki, które należy spełnić, aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego powinny być ujednolicone oraz lepiej stosowane i kontrolowane. Z wyjątkiem przewoźników osób, którzy uznali, że wyższy poziom wymaganych norm byłby użyteczny, uczestnicy zalecają, potraktować priorytetowo harmonizację obecnych przepisów krajowych. W ujęciu ogólnym opowiedzieli się za:

- poprawą nadzoru i monitorowania poprzez kontrole ukierunkowane na przedsiębiorstwa obciążone ryzykiem (w miejsce częstszych kontroli systematycznych), operacyjną wymianę informacji między władzami różnych państw członkowskich odpowiedzialnymi za nadzorowanie właściwego zachowania przedsiębiorstw i korzystanie z rejestrów elektronicznych, które zmniejszyłyby koszty administracyjne;

³ Zob. powyżej.

⁴ COM(2007) 23 wersja ostateczna

- wprowadzeniem wspólnych przepisów zapewniających faktyczną i stabilną działalność przedsiębiorstw, aby ograniczyć zakłócanie konkurencji przez przedsiębiorstwa działające na zasadzie skrzynki pocztowej.
- harmonizacją wskaźników stosowanych do pomiaru zdolności finansowej przedsiębiorstwa i poziomu egzaminów poświadczających kwalifikacje zawodowe;
- zapewnieniem, aby osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji zawodowych nie używała swojego nazwiska innym w celu otrzymania zezwolenia, lecz rzeczywiście zarządzała operacjami transportowymi.

Wszystkie uwagi przedstawione podczas procesu konsultacji zostały wzięte pod uwagę. Wiele z nich umożliwiło poprawę załączonego wniosku i oceny wpływu. Dzięki nim Komisja poszerzyła wachlarz wariantów, które należy ocenić, aby odzwierciedlić różne przedstawione punkty widzenia. Odrzuciła również pomysł, aby zastąpić warunek zdolności finansowej obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności zawodowej, gdyż nie został on uznany przez wielu uczestników za dostatecznie przygotowany.

Streszczenie odpowiedzi otrzymanych podczas konsultacji publicznej, teksty poszczególnych odpowiedzi i notatka z przesłuchania z dnia 7 listopada 2006 r. są dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Uzyskanie i wykorzystanie ekspertyzy

Podczas konsultacji publicznej Komisja oparła się na niezależnej ekspertyzie profesora Briana Bayliss'a, będącego w 2004 r. współprzewodniczącym komitetu badawczego, który sporządził wtedy pełne sprawozdanie ze stanu wprowadzenia rynku wewnętrznego transportu drogowego rzeczy i pracy pozostającej w tamtym czasie do wykonania.

2.3. Ocena wpływu

Ocena wpływu zrealizowana w celu przygotowania niniejszego wniosku dotyczyła przekształcenia przepisów w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika i dostępu do rynku przewozów przy uwzględnieniu ścisłego związku pomiędzy nimi i ich wzajemnego zazębnienia. Opiera się na analizach przeprowadzonych w 2004, 2005 i 2006 r. Ze szczególną uwagą dokonano dostosowania zakresu analizy do odpowiedzi uczestników konsultacji publicznej i dostosowania niniejszego wniosku do wniosków płynących z oceny.

Oceniono pięć wariantów działań strategicznych:

- (1) Wariant „brak zmian” sprowadzałby się do pozostawienia obecnych przepisów w dziedzinie transportu drogowego bez zmian. Wówczas problemy opisane na początku dokumentu występowałyby nadal, a nawet pogłębiałyby się wraz z rozszerzeniem kabotażu na wszystkie państwa członkowskie.
- (2) Wariant „uproszczenie techniczne bez zmiany przepisów” prowadziłby do połączenia i kodyfikacji pięciu aktów legislacyjnych WE w trzy akty. Państwa członkowskie i sektor transportu drogowego otrzymałyby niewiążące wytyczne co do ich wdrażania. Wariant ten byłby łatwy do zrealizowania, lecz raczej nie prowadziłby do zmniejszenia różnic w przepisach krajowych, a zatem nie rozwiązywałby problemów określonych na początku.

- (3) Wariant „harmonizacja” przekształcałby obecną dyrektywę i cztery rozporządzenia w trzy rozporządzenia w celu większego zharmonizowania dostępu do zawodu przewoźnika, zwiększenia przejrzystości prawnej kabotażu i poprawy jego stosowania. Wariant ten przyczyniłby się do zapewnienia uczciwej konkurencji, poprawiłby zgodność z przepisami regulującymi transport drogowy, w szczególności jego bezpieczeństwo, i podniósłby średni poziom kwalifikacji zawodowych w tym sektorze.
- (4) Wariant „wyższe normy jakości” oznaczałby stopniowe wprowadzenie większych wymogów w dziedzinie zdolności finansowej i obowiązkowe kształcenie ustawiczne zarządzających transportem w przedsiębiorstwach. W ujęciu krótkoterminowym wariant utrudniałby proporcjonalnie pojawianie się na rynku małych przedsiębiorstw. W ujęciu długoterminowym wprowadzałby zachętę dla skuteczniejszych podmiotów z korzyścią dla całego społeczeństwa.
- (5) Wariant „liberalizacja” w większym stopniu otwierałby kabotaż na konkurencję i prowadziłby do liberalizacji regularnej obsługi międzynarodowych przewozów autokarowych. W ten sposób niektóre ceny przewozów mogłyby spaść, lecz nie prowadziłoby to koniecznie do poprawy skuteczności społecznej i ekonomicznej transportu drogowego wobec braku bardziej zaawansowanej harmonizacji, również w dziedzinie rozwiązań podatkowych i socjalnych. Wariant ten niosłby ryzyko likwidowania stanowisk pracy w niektórych krajach. W każdym przypadku, biorąc pod uwagę prawdopodobny zakres oddziaływania wariantu, niezbędna byłaby bardziej pogłębiona analiza, zważywszy, że wariant wykracza poza ramy uproszczenia, w które wpisuje się niniejszy wniosek.

Biorąc pod uwagę powyższe podsumowanie, niniejszy wniosek odzwierciedla wariant nr 3 określany mianem „harmonizacji”. Streszczenie oceny wpływu i pełne sprawozdanie dotyczące oceny wpływu zostały dołączone do niniejszego wniosku. Zgodnie z oceną wpływu proponowane rozporządzenie, w połączeniu z dwoma proponowanymi równocześnie rozporządzeniami w sprawie dostępu do rynku przewozów, zmniejszy zakłócenia konkurencji, poprawi przestrzeganie przez przewoźników przepisów w dziedzinie polityki socjalnej i bezpieczeństwa drogowego oraz zapewni państwom członkowskim możliwość zmniejszenia kosztów administracyjnych o 190 milionów EUR rocznie⁵.

3. ASPEKTY PRAWNE

3.1. Streszczenie proponowanych środków

Proponowane rozporządzenie ustanawia wymogi, które muszą spełnić przedsiębiorstwa, aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Precyzuje i uzupełnia istniejące przepisy legislacyjne w celu wzmocnienia ogólnej spójności i zagwarantowania skutecznego i jednolitego ich stosowania. Rozporządzenie wprowadza:

- odpowiedzialność zarządzającego transportem, który użycza przedsiębiorstwu swojego świadectwa kwalifikacji zawodowych, tak aby mogło ono uzyskać zezwolenie, i podlegać bardziej rygorystycznemu nadzorowi dotyczącego związku zarządzającego z przedsiębiorstwem;

⁵ Wszystkie 27 państw członkowskich UE.

- kryteria, których należy przestrzegać, aby działalność przedsiębiorstwa w danym państwie członkowskim mogła zostać uznana za stabilną i faktyczną, a jego funkcjonowanie mogło być prawidłowo nadzorowane przez organ krajowy wydający zezwolenie na wykonywanie zawodu.
- porównywalne wskaźniki finansowe do pomiaru zdolności finansowej przedsiębiorstwa, minimalne szkolenie obowiązkowe w wymiarze 140 godzin przed egzaminem potwierdzającym kwalifikacje zawodowe, do którego muszą podejść wszyscy kandydaci i akredytację ośrodków szkoleniowych i egzaminacyjnych;
- spoczywający na władzach obowiązek ostrzeżenia przewoźnika, jeżeli stwierdzą, że nie przestrzega wymogów nieposzlakowanej opinii, zdolności finansowej lub kwalifikacji zawodowych, a jeżeli nie ureguluje sytuacji w wyznaczonym terminie – obowiązek nałożenia na niego kary administracyjnej, która może polegać na odebraniu zezwolenia aż do dyskwalifikacji jego zarządzającego transportem;
- wzajemne uznawanie przez państwa członkowskie przypadków naruszenia przepisów WE w dziedzinie transportu drogowego. Tego rodzaju wzajemne uznawanie będzie liczyło się do sumowania poważnych i powtarzających się naruszeń bez względu na miejsce ich popełnienia, a po przekroczeniu określonego progu będzie mogło obciążać nieposzlakowaną opinię przewoźnika i narażać go na wymienione powyżej kary;
- wzajemnie połączone rejestry elektroniczne we wszystkich państwach członkowskich w celu zmniejszenia kosztów administracyjnych związanych z monitorowaniem i nadzorowaniem przedsiębiorstw oraz ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi;
- stopniowe znoszenie niektórych systemów odstępstw, które – będąc pozostawione w gestii państw członkowskich – są przyznawane przedsiębiorstwom w sposób niejednolity. Tego rodzaju systemy straciły uzasadnienie i zakłócają konkurencję na szkodę większości przedsiębiorstw, które z nich nie korzystają.

3.2. Podstawa prawna

Proponowane rozporządzenie, które uchyla dyrektywę 96/26/WE, opiera się na art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

3.3. Zasada pomocniczości

Wniosek ma zasadniczo na celu ujednolicenie przepisów krajowych nałożonych na przedsiębiorstwa, które chcą świadczyć usługi transportowe i wzmocnienie skuteczności rynku wewnętrznego. Harmonizacja ta nie może zostać przeprowadzona przez same państwa członkowskie. Ponadto celem wniosku jest poprawa wymiany informacji między organami państw członkowskich, które kontrolują stosowanie przepisów w sprawie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Tego rodzaju rozwiązanie może być realizowane przez państwa członkowskie wyłącznie fragmentarycznie w ramach stosunków dwustronnych. Działanie wspólnotowe jest zatem niezbędne ze względu na brak możliwości rozwiązania stwierdzonych problemów samodzielnie przez państwo członkowskie lub grupę państw członkowskich.

3.4. Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z przyczyn wymienionych poniżej:

- wniosek wyznacza wspólne wymogi, lecz nie ogranicza państw członkowskich w dodawaniu własnych warunków dostępu do zawodu przewoźnika;
- jedyne ograniczenie tej możliwości wynika z zasady swobody prowadzenia działalności i konieczności zapewnienia wzajemnego uznawania niektórych zezwoleń, lecz wniosek nie wprowadza zasadniczych zmian w stosunku do obowiązujących przepisów;
- wniosek pozostawia państwom członkowskim wybór między dwiema metodami wykazania przez przedsiębiorstwo zdolności finansowej (wskaźniki finansowe lub zabezpieczenia bankowe);
- obowiązki nałożone na organy krajowe, które udzielają zezwoleń na prowadzenie działalności przewozowej nie ograniczają władzy dyskrecjonalnej, w szczególności w zakresie stwierdzania i osądzania naruszeń przepisów. Powołując się na orzeczenie Trybunału w wyroku z dnia 13 września 2005 r.⁶, wniosek wprowadza wspólne rozwiązanie w zakresie stosowania kar administracyjnych, na przykład odbierania zezwoleń. Biorąc pod uwagę odstraszający charakter takich kar, rozporządzenie nie przewiduje jednak innych sankcji o charakterze karnym lub finansowym i pozostawia państwom członkowskim swobodę w tym zakresie.

Należy wreszcie zauważyć, że harmonizacja warunków wykonywania zawodu przewoźnika nie może ograniczać się wyłącznie do przedsiębiorstw posiadających zezwolenie na wykonywanie przewozów międzynarodowych. Od momentu wprowadzenia rynku wewnętrznego rynki krajowe nie funkcjonują bowiem oddzielnie z kilku przyczyn:

- wiele państw członkowskich nie stosuje żadnego rozróżnienia między zezwoleniami wydawanymi na przewozy międzynarodowe a zezwoleniami na przewozy krajowe;
- w pozostałych państwach członkowskich przedsiębiorstwa posiadające zezwolenie wyłącznie na przewozy w danym państwie członkowskim konkurują z przedsiębiorstwami z innych państw członkowskich zajmujących się kabotażem;
- przedsiębiorstwa posiadające zezwolenie na wykonywanie przewozów międzynarodowych wycofują się na rynek krajowy, jeżeli ze względu na koniunkturę nie znajdują klientów na przewozy towarów w innych państwach członkowskich.

Proponowane rozporządzenie, podobnie jak obowiązująca dyrektywa, obejmuje zatem wszystkie rodzaje przewozów, w tym przewozy krajowe.

⁶ Sprawa C-176/03. W wyroku Trybunał wyjaśnia, że prawodawca wspólnotowy może podjąć środki odnośnie do prawa karnego państw członkowskich, jeżeli stosowanie sankcji karnych stanowi środek niezbędny do walki z poważnymi naruszeniami przepisów w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego.

3.5. Wybór instrumentu

Podstawowym celem zmiany przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego jest zapewnienie bardziej skutecznego i mniej rozbieżnego stosowania tych przepisów. Rozporządzenie, które pozwala na bezpośrednie i bardziej jednolite stosowanie przepisów, wydaje się więc najstosowniejszym instrumentem. Umożliwi ono większą przejrzystość i ograniczenie niektórych kosztów administracyjnych. Taki wybór wydaje się tym bardziej słuszny, że dostęp do zawodu jest podstawowym warunkiem dostępu do rynku przewozów, a w tej dziedzinie rozporządzenie jest instrumentem stosowanym od 1992 r.

3.6. Wpływ na budżet

Wniosek nie wprowadza dodatkowego obciążenia dla budżetu Wspólnoty.

3.7. Europejski Obszar Gospodarczy

Proponowane rozporządzenie ma znaczenie dla EOG i musi obejmować również ten obszar.

4. PROPONOWANE PRZEPISY

4.1. Wykorzystanie istniejących przepisów

Niniejszy wniosek stanowi uzupełnienie i weryfikację istniejących przepisów w dziedzinie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Dlatego też znajduje się w nim wiele zasad i przepisów z dyrektywy 96/26/WE:

- trzy warunki, które musi spełnić przedsiębiorstwo zainteresowane prowadzeniem działalności przewoźnika drogowego (nieposzlakowana opinia, kwalifikacje zawodowe, zdolność finansowa) (art. 3);
- wzajemne uznawanie dyplomów, świadectw i innych dokumentów w celu ułatwienia swobody przedsiębiorczości (art. 18-20);
- wzór świadectwa kwalifikacji zawodowych (załącznik II) i wykaz dziedzin, które należy znać, aby uzyskać świadectwo (załącznik I).

Przekształcenie tekstu na podstawie porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystywania techniki przekształcania aktów prawnych nie pozwoliło jednak na wprowadzenie niezbędnej precyzji prawnej. Przedmiotowe zasady i techniki stanowią jednak niepodważalny dorobek prawny. Dlatego też Komisja zwraca się do Parlamentu Europejskiego i do Rady do jak najszerzego ich uwzględnienia i wykorzystania posiadanych prerogatyw w odniesieniu do nowych przepisów omówionych poniżej.

4.2. Nowe przepisy

4.2.1. Sprecyzowanie definicji i aktualizacja zakresu stosowania

Artykuł 1 uzupełnia wykaz definicji, aby ułatwić bardziej jednolite stosowanie przepisów. Artykuł 2 określa nowy zakres stosowania, który jest bardziej spójny z innymi aktami prawnymi w dziedzinie transportu drogowego obejmując wszystkie

pojazdy o masie powyżej 3,5 tony i ograniczając przyznawane zwolnienia tylko do niektórych rodzajów przewozów wyraźnie określonych w innych aktach wspólnotowych.

4.2.2. *Warunek prowadzenia działalności*

Artykuły 3 i 5 ustanawiają wspólne zasady, zgodnie z którymi jedynie przedsiębiorstwa posiadające stałą i rzeczywistą siedzibę mogą uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu. Dzięki temu wszystkie przedsiębiorstwa zostaną objęte jednakowym nadzorem, tak aby niektóre z nich nie mogły unikać kontroli sprawowanej przez organy państw członkowskich, w których prowadzą działalność. Na mocy art. 5 posiadanie stałej i rzeczywistej siedziby oznacza posiadanie biura, zarejestrowanych pojazdów i bazy eksploatacyjnej.

4.2.3. *Nalożenie odpowiedzialności na zarządzającego transportem*

Artykuł 4 precyzuje konieczny związek między osobą (określaną mianem „zarządzającego transportem”) posiadającą wymagane kwalifikacje zawodowe a przedsiębiorstwem, którego działalnością transportową osoba ta ma zarządzać. Przedsiębiorstwo powinno ją zatrudniać i wypłacać jej wynagrodzenie. Ponieważ ma ona faktycznie i stale zarządzać działalnością transportową przedsiębiorstwa, musi ponosić odpowiedzialność za konsekwencje swoich decyzji, a więc za naruszenia przepisów popełnione w ramach działalności, którą prowadzi. Wspomniana odpowiedzialność pokrywa się z zakresem odpowiedzialności wynikającej z niniejszego rozporządzenia, lecz nie przesądza o osobistej odpowiedzialności karnej lub finansowej, którą określa ustawodawstwo krajowe każdego państwa członkowskiego. Uregulowana została możliwość skorzystania przez przedsiębiorstwo indywidualne, na potrzeby zakwalifikowania się, z usług innego zarządzającego transportem, przede wszystkim w celu zwiększenia ich niezależności wobec większych przewoźników, którzy powierzają im ładunki, a także chronienia ich przed praktyką ukrytego zatrudnienia.

4.2.4. *Sprecyzowanie warunków posiadania nieposzlakowanej opinii*

Artykuł 6 określa wykaz uregulowań wspólnotowych, których naruszenie, jeżeli jest poważne, może prowadzić do utraty nieposzlakowanej opinii, nawet jeżeli zostało popełnione w innych państwach członkowskich. Stanowi również, że drobne naruszenia przy pewnym poziomie powtarzalności mogą zostać uznane za poważne. Na jego mocy Komisja uzyskuje kompetencje wykonawcze w celu opracowania wspólnego wykazu tych naruszeń. Wykaz stanowi etap wstępny dla wszelkiego rodzaju zorganizowanej wymiany informacji między państwami członkowskimi i określenia wspólnych progów, których przekroczenie prowadzi do odebrania zezwolenia.

4.2.5. *Nowe wskaźniki pomiaru zdolności finansowej przedsiębiorstwa*

Artykuł 7 wprowadza bardziej precyzyjne wskaźniki pomiaru zdolności finansowej przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwom lub państwom członkowskim pozostawiono wybór między dwoma wariantami: albo aktywa obrotowe i quick ratio (według

terminologii czwartej dyrektywy w sprawie sprawozdań finansowych)⁷ na podstawie sprawozdań rocznych przedsiębiorstwa stosującego niektóre progi, albo gwarancja bankowa, za pomocą której przedsiębiorstwo wykazuje swoją zdolność finansową. Proponowane wskaźniki finansowe są powszechnie stosowane w analizie finansowej przy ocenie zdolności przedsiębiorstwa do płacenia wierzytelności krótkoterminowych.

4.2.6. *Poprawa kwalifikacji zawodowych*

Artykuł 8 wprowadza wspólne podejście łączące szkolenie i obowiązkowy egzamin w celu sprawdzenia kwalifikacji zawodowych, do którego muszą podejść wszyscy kandydaci, zarówno posiadający doświadczenie zawodowe jak i posiadający dyplomy. W artykule przewidziany został ponadto minimalny system akredytacji ośrodków egzaminacyjnych i szkoleniowych. Zachęca również do wymiany doświadczeń w tej dziedzinie między państwami członkowskimi. Wreszcie zniknęła możliwość rozróżniania przez państwa członkowskie poziomu kwalifikacji w zależności od rodzaju transportu (międzynarodowy lub inny). W istocie osoby posiadające kwalifikacje do zarządzania operacjami transportowymi z pewnością w swojej karierze zawodowej będą miały okazję do zarządzania przewozami między różnymi państwami członkowskimi.

4.2.7. *Poprawa monitorowania i nadzoru*

Artykuły 9, 10, 11 i 13 precyzują i wzmacniają rolę organów wyznaczonych przez państwa członkowskie do sprawdzania, czy przedsiębiorstwa należycie wypełniają warunki przewidziane w rozporządzeniu. Wymienione artykuły wprowadzają wspólne zasady zapewniające więcej przejrzystości, porównywalności, a w konsekwencji wiarygodności zasad dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika. Artykuły 10 i 12 precyzują terminy rozpatrywania wniosków przez organy, lecz również terminy, które można wyznaczyć przedsiębiorstwom na uregulowanie ich sytuacji przed nałożeniem kary. Artykuł 12 nakłada na właściwe organy obowiązek ostrzegania przedsiębiorstw, które nie wypełniają warunków określonych w rozporządzeniu. Artykuł 21 wprowadza stopniowany wachlarz kar administracyjnych wahających się od częściowego odebrania zezwolenia do dyskwalifikacji zarządzającego transportem. W dziedzinie kontroli art. 11 wprowadza kontrole ukierunkowane, którymi państwa członkowskie mogą zastąpić systematyczne kontrole przeprowadzane częściej niż co pięć lat, jak to ma miejsce obecnie. Metoda ukierunkowanych kontroli sprawdziła się bowiem w wykrywaniu naruszeń i zmniejszeniu kosztów administracyjnych, gdyż są nimi objęte jedynie przedsiębiorstwa uznane za obarczone ryzykiem.

4.2.8. *Uproszczenie i współpraca administracyjna*

Artykuł 15 wprowadza elektroniczny rejestr przedsiębiorstw w każdym państwie członkowskim. Do końca 2010 r. rejestry powinny być połączone na poziomie europejskim zgodnie z przepisami w dziedzinie ochrony danych osobowych. Tego rodzaju rejestry istnieją już w wielu państwach członkowskich, gdzie dowiodły

⁷ Czwarta dyrektywa Rady 78/660/EWG z 25.7.1978 w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek

swojej skuteczności w zmniejszaniu kosztów administracyjnych nadzoru nad przedsiębiorstwami. Artykuł 16 przywołuje najistotniejsze zasady stosowane w zakresie ochrony danych osobowych zgodnie z dyrektywą 95/46/WE. Artykuł 17 przewiduje wyznaczenie krajowych punktów kontaktowych w celu wymiany informacji oraz określenie pewnych procedur, których należy przestrzegać (wyszczególnionych we wnioskach dotyczących rozporządzeń przyjętych równocześnie z niniejszym wnioskiem).

4.2.9. *Różne*

Inne istotne zmiany dotyczą przepisów ogólnych wynikających ze zmian opisanych powyżej, w szczególności w celu sprecyzowania okresu przejściowego i stopniowego wyeliminowania nieuzasadnionego prawa pierwszeństwa, przepisów dotyczących komitologii i sporządzania sprawozdań, na rzecz bardziej rygorystycznego nadzoru na szczeblu krajowym i wspólnotowym.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

po konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wprowadzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu drogowego przewoźnika rzeczy lub osób, zwanego dalej „zawodem przewoźnika drogowego”. Wspólne zasady mogą przyczynić się do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług w interesie przewoźników, ich klientów i całej gospodarki, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Ze względu na swój charakter sprzyjają one również rzeczywistemu korzystaniu z prawa do prowadzenia transportowej działalności gospodarczej.
- (2) Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie

¹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

³ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

transportu krajowego i międzynarodowego⁴ wprowadziła minimalne warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i wzajemne uznawanie wymaganych do tego dokumentów. Doświadczenie, ocena wpływu i różne analizy wykazują jednak, że dyrektywa jest stosowana w bardzo rozbieżny sposób przez różne państwa członkowskie. Rozbieżność ta ma wielorakie negatywne konsekwencje, w szczególności prowadzi do zakłóceń konkurencji, pewnego rodzaju braku przejrzystości rynku, niejednakowego poziomu kontroli i ryzyka, że przedsiębiorstwa reprezentujące niski poziom kwalifikacji zawodowych będą ignorowały przepisy bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej lub w mniejszym stopniu ich przestrzegały, co może zaszkodzić wizerunkowi sektora.

- (3) Wymienione konsekwencje są tym bardziej negatywne, że mogą zakłócić prawidłowe funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego. Dostęp do rynku międzynarodowego transportu rzeczy i niektórych operacji kabotażu posiadają w istocie przedsiębiorstwa w całej Wspólnocie. Jedyne warunki, które muszą spełnić, dotyczy posiadania wspólnotowej licencji, którą mogą uzyskać po spełnieniu warunków dostępu do zawodu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr.../.... w przypadku drogowego transportu rzeczy i rozporządzeniem (WE) nr.../..., w przypadku transportu osób.
- (4) Należy zatem unowocześnić istniejące zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, aby zapewnić bardziej jednolite i skuteczniejsze ich stosowanie. Ponieważ przestrzeganie tych zasad stanowi główny warunek dostępu do rynku wspólnotowego, a w dziedzinie dostępu do rynku stosowanymi instrumentami są rozporządzenia, rozporządzenie jest najbardziej odpowiednim instrumentem regulacji dostępu do zawodu.
- (5) W trosce o zapewnienie uczciwej konkurencji wspólne przepisy dotyczące wykonywania zawodu muszą być stosowane w jak najszerszym spektrum w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorstw. Nie ma jednak potrzeby włączania do niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstw wykonujących wyłącznie przewozy o nikłym wpływie na rynek przewozów.
- (6) Państwo członkowskie siedziby powinno sprawdzać, czy przedsiębiorstwo spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w sposób ciągły, oraz posiadać możliwość podejmowania decyzji o zawieszeniu lub odbieraniu zezwoleń, które pozwalają przedsiębiorstwu prowadzić działalność na rynku. Należyte przestrzeganie i wiarygodna kontrola warunków dostępu do zawodu wymagają od przedsiębiorstw prowadzenia stabilnej i faktycznej działalności gospodarczej.
- (7) Osoby fizyczne o nieposzlakowanej opinii i wymaganych kwalifikacjach zawodowych powinny zostać wyraźnie określone i wskazane właściwym władzom. Osoby te, określane mianem „zarządzających transportem” muszą w sposób ciągły i skuteczny zarządzać operacjami przedsiębiorstw prowadzących działalność w dziedzinie transportu drogowego. Należy sprecyzować warunki uznawania danej osoby za odpowiedzialną za ciągłe i skuteczne kierowanie operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie.

⁴ Dz.U. L 124 z 23.5.1996, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

- (8) Wymóg nieposzlakowanej opinii oznacza, że zarządzający transportem nie może być karany za poważne przestępstwa kryminalne lub nie mogą na nim ciążyć poważne kary, w szczególności za naruszenie przepisów wspólnotowych w dziedzinie transportu drogowego. W dziedzinach, które są objęte przepisami wspólnotowymi, należy określić w sposób jednolity, jakie rodzaje naruszeń przepisów i ich waga mogą naruszać nieposzlakowaną opinię przedsiębiorstwa.
- (9) Przedsiębiorstwo transportu drogowego musi posiadać minimalną zdolność finansową, aby zapewnić właściwe rozpoczęcie działalności i należyte zarządzanie przedsiębiorstwem. Obecna metoda minimalnego progu kapitału i rezerwy pozostawia znaczny margines niepewności co do zasobów finansowych, które należy uwzględnić, i nie gwarantuje, że przedsiębiorstwo może sprostać swoim zobowiązaniom krótkoterminowym. Należy zatem zastosować inne wskaźniki finansowe, które są lepiej określone i bardziej trafne oraz mogą opierać się na sprawozdaniach rocznych. Zainteresowane przedsiębiorstwa muszą mieć możliwość wykazania zdolności finansowej za pomocą gwarancji bankowej, która może dla nich stanowić prostszą i mniej kosztowną metodę.
- (10) Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych zwiększa społeczną i ekonomiczną skuteczność sektora transportu drogowego. W konsekwencji kandydaci do funkcji zarządzającego transportem powinni odbyć wysokiej jakości szkolenia. Aby zapewnić większą jednolitość warunków odbywania szkoleń i składania egzaminów, a także większą przejrzystość wobec kandydatów, należy przewidzieć akredytowanie ośrodków egzaminacyjnych i szkoleniowych przez państwa członkowskie według kryteriów przez nie określonych. Na potrzeby jednolitości i przejrzystości należy również wprowadzić zasadę zdawania egzaminu przez wszystkich kandydatów, również tych z doświadczeniem lub dyplomem, którzy mogą być jednak zwolnieni z odbycia obowiązkowego szkolenia wstępnego. Od czasu wprowadzenia rynku wewnętrznego rynki krajowe nie są już oddzielone. W konsekwencji osoby posiadające kwalifikacje do zarządzania operacjami transportowymi muszą posiadać niezbędną wiedzę z tego zakresu, obejmującą zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy. Wykaz dziedzin, które należy znać, aby uzyskać świadectwo potwierdzające kwalifikacje zawodowe, oraz zasady organizacji egzaminów mogą ulec zmianie wraz z postępem technicznym, dlatego też należy zapewnić możliwość ich aktualizacji.
- (11) Uczciwa konkurencja i transport drogowy odbywający się w pełnym poszanowaniu przepisów wymagają jednolitego poziomu nadzoru i monitorowania w państwach członkowskich. Organy krajowe odpowiedzialne za nadzorowanie przedsiębiorstw i ważności ich zezwoleń odgrywają w tym względzie zasadniczą rolę, w razie potrzeby powinny zatem podejmować odpowiednie środki, zwłaszcza w zakresie zawieszania lub odbierania zezwoleń lub stwierdzania niezdolności do wykonywania zawodu u zarządzających transportem, którzy ignorują przepisy lub wykazują w tym względzie brak dobrej woli. Wcześniej przedsiębiorstwo powinno jednak zostać upomniane; należy mu również wyznaczyć racjonalny termin na uregulowanie sytuacji przed zastosowaniem powyższych kar.
- (12) Bardziej zorganizowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi poprawiłaby skuteczność nadzorowania przedsiębiorstw prowadzących działalność w kilku państwach członkowskich i pozwoliłaby zmniejszyć koszty administracyjne. Połączone elektroniczne rejestry przedsiębiorstw

na szczeblu europejskim, funkcjonujące w poszanowaniu wspólnotowych przepisów o ochronie danych osobowych, mogą ułatwić taką współpracę i ograniczyć koszty związane z kontrolami zarówno po stronie przedsiębiorstw, jak i administracji. Krajowe rejestry elektroniczne istnieją już w większości państw członkowskich. Istnieje również struktura niezbędna do zapewnienia połączenia między państwami członkowskimi. Bardziej systematyczne korzystanie z krajowych rejestrów przedsiębiorstw i ich połączenie na szczeblu europejskim może zatem być mniej kosztowne i przyczyniać się do znacznego zmniejszenia administracyjnych kosztów kontroli, a jednocześnie poprawić ich skuteczność.

- (13) Niektóre dane w tych rejestrach dotyczące naruszeń przepisów i kar mają charakter danych osobowych. Państwa członkowskie powinny podjąć zatem środki niezbędne do przestrzegania dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁵, w szczególności w odniesieniu do kontroli przetwarzania takich danych przez organy publiczne, prawa osób zainteresowanych do bycia informowanym, ich prawa dostępu do danych i prawa do sprzeciwu. Do celów niniejszego rozporządzenia należy przechowywać tego rodzaju dane co najmniej przez dwa lata, aby uniknąć sytuacji, w której zdyskwalifikowane przedsiębiorstwa będą prowadzić działalność w innych państwach członkowskich.
- (14) Połączenie rejestrów krajowych ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia szybkiej i skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi i dla zagwarantowania, że przewoźnicy nie będą skłonni do podejmowania ryzyka popełnienia lub popełnienia poważnych naruszeń w innych państwach członkowskich niż to, w którym mają siedzibę. Połączenie wymaga wspólnego określenia szczegółowego formatu danych podlegających wymianie oraz technicznych procedur wymiany.
- (15) Aby wymiana informacji między państwami członkowskimi była skuteczna, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe oraz określić pewne wspólne procedury ustalające szczegółowo termin przekazywania podstawowych informacji i ich charakter.
- (16) Aby ułatwić swobodę przedsiębiorczości należy uznać za wystarczający dowód nieposzlakowanej opinii, na potrzeby dostępu do przedmiotowych operacji w przyjmującym państwie członkowskim, wystawienie odpowiednich dokumentów przez właściwy organ państwa, z którego pochodzi przewoźnik drogowy, a jednocześnie upewnić się, że zainteresowane osoby nie zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu w pozostałych państwach członkowskich, z których pochodzą.
- (17) W dziedzinie kwalifikacji zawodowych jednolity wzór zaświadczenia wydawanego na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia powinien zostać uznany przez państwo członkowskie prowadzenia działalności za wystarczający dowód, co pozwoli ułatwić swobodę przedsiębiorczości.

⁵ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31.

- (18) Niezbędne jest ściślejsze nadzorowanie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia na szczeblu europejskim, co wymaga przekazywania przekazywania przez Komisję regularnych sprawozdań na temat nieposzlakowanej opinii, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych przedsiębiorstw z sektora transportu drogowego na podstawie sprawozdań sporządzanych w oparciu o rejestry krajowe.
- (19) Państwa członkowskie powinny przewidzieć kary za naruszanie przepisów niniejszego rozporządzenia. Kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (20) Zważywszy że cele planowanego działania, to jest zmiana przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego w celu zapewnienia bardziej jednolitego i porównywalnego ich stosowania w państwach członkowskich, nie mogą zostać osiągnięte w dostateczny sposób przez państwa członkowskie i mogą zostać lepiej zrealizowane na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, o której mowa w tym artykule, niniejsze rozporządzenie ma zakres konieczny do osiągnięcia powyższych celów.
- (21) Należy przyjąć środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁶.
- (22) Należy w szczególności uprawnnić Komisję do sporządzenia wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów powodujących utratę wymaganej nieposzlakowanej opinii przez przewoźników drogowych, do dostosowania do postępu technicznego załącznika do niniejszego rozporządzenia dotyczącego wiedzy, którą należy uwzględnić przy uznawaniu przez państwa członkowskie kwalifikacji zawodowych, a także załącznika dotyczącego wzoru świadectwa kwalifikacji zawodowych, oraz do sporządzenia wykazu naruszeń największej wagi, które powodują zawieszenie lub odebranie zezwolenia na wykonywanie zawodu lub stwierdzenie niezdolności do jego wykonywania. Ponieważ powyższe środki mają ogólny zasięg, a ich celem jest zmiana innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia lub jego uzupełnienie poprzez dodanie nowych, innych niż istotne elementów, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE. W celu zapewnienia skuteczności terminy zazwyczaj stosowane w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą muszą zostać skrócone w odniesieniu do aktualizacji wzoru świadectwa kwalifikacji zawodowych.
- (23) Należy uchylić dyrektywę 96/26/WE,

⁶ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

Przepisy ogólne

Artykuł 1 *Cel i definicje*

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia:
 - a) „zawód przewoźnika drogowego” oznacza zawód przewoźnika drogowego transportu osób lub zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy;
 - b) „zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa transportu rzeczy na potrzeby osób trzecich, środkami takimi jak samodzielny pojazd silnikowy lub zespół pojazdów połączonych;
 - c) „zawód przewoźnika drogowego transportu osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa użytkującego pojazdy o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu oraz przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, działalność przedsiębiorstwa organizującego osobowe usługi transportowe publicznie dostępne lub dostępne dla pewnych grup osób w zamian za opłatę poniesioną przez osobę transportowaną lub przez organizatora transportu;
 - d) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, stowarzyszenie lub grupę osób bez osobowości prawnej, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, lub jakiegokolwiek organ władzy publicznej, posiadający własną osobowość prawną lub uzależniony od władzy, która taką osobowość posiada;
 - e) „zarządzający transportem” oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorstwo lub, jeżeli przedsiębiorstwo jest osobą fizyczną, samą osobę fizyczną lub w razie potrzeby inną osobę fizyczną przez nią wyznaczoną na podstawie umowy, zarządzającą w sposób faktyczny i ciągły działalnością przewozową przedsiębiorstwa;
 - f) „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” oznacza decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorstwo spełniające warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego;
 - g) „organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu” oznacza organ państwa członkowskiego na szczeblu krajowym, regionalnym lub

lokalnym, który sprawdza, czy przedsiębiorstwo spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, i jest uprawniony do wydawania, zawieszania lub odbierania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;

- h) „państwo członkowskie prowadzenia działalności gospodarczej” oznacza państwo członkowskie, w którym zamierza prowadzić działalność przedsiębiorstwo posiadające zarządzającego transportem pochodzącego z tego państwa członkowskiego lub z innego kraju;
- i) „państwo członkowskie pochodzenia” oznacza państwo członkowskie, w którym mieszkał lub miał siedzibę zarządzający transportem przedsiębiorstwa mającego zamiar prowadzić działalność w innym państwie członkowskim

Artykuł 2 *Zakres stosowania*

- 3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw prowadzących działalność we Wspólnocie i wykonujących zawód przewoźnika drogowego. Dotyczy również przedsiębiorstw, które mają zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego.
- 4. W drodze odstępstwa od ust. 1 niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
 - a) przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów połączonych o maksymalnej dopuszczalnej masie ładunkowej nieprzekraczającej 3,5 tony. Jednakże państwa członkowskie mogą obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych kategorii transportu;
 - b) przedsiębiorstw świadczących wyłącznie niektóre przewozy drogowego transportu osób w celach niekomercyjnych, których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób i których pojazdy są prowadzone przez własnych pracowników.

Artykuł 3 *Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego*

Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego oraz przedsiębiorstwa zainteresowane wykonywaniem zawodu przewoźnika drogowego powinny spełniać następujące wymagania:

- a) w sposób rzeczywisty i ciągły prowadzić działalność gospodarczą w jednym z państw członkowskich;
- b) posiadać nieposzlakowaną opinię;
- c) posiadać odpowiednią zdolność finansową;
- d) posiadać wymagane kwalifikacje zawodowe.

Warunki spełniania każdego z wymienionych wymogów zostały określone w rozdziale II. Niniejsze rozporządzenie nie zabrania państwom członkowskim nałożenia dodatkowych wymogów, które przedsiębiorstwa muszą spełnić, aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Artykuł 4 *Zarządzający transportem*

1. Przedsiębiorstwo zainteresowane wykonywaniem zawodu przewoźnika drogowego wskazują właściwemu organowi, o którym mowa w art. 9, co najmniej jedną osobę fizyczną, która spełnia warunki przewidziane w art. 3 lit. b) i d). Osoba ta jest określana mianem zarządzającego transportem i musi spełniać następujące wymagania:
 - a) w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać operacjami transportowymi przedsiębiorstwa;
 - b) być zatrudniona przez przedsiębiorstwo i otrzymywać od niego wynagrodzenie lub, jeżeli przedsiębiorstwo jest przedsiębiorstwem osoby fizycznej - być tą osobą.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1, jeżeli przedsiębiorstwo jest przedsiębiorstwem osoby fizycznej, która nie spełnia wymogu kwalifikacji zawodowych, o którym mowa w art. 3 lit. d), właściwe organy mogą zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego pod warunkiem, że:
 - a) wskaże ono wymienionym organom inną osobę spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 lit. b) i d) oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań w charakterze zarządzającego transportem na rzecz przedsiębiorstwa;
 - b) umowa wiążąca przedsiębiorstwo z zarządzającym transportowym precyzuje zadania, które zarządzający ma wykonywać w sposób ciągły, określa zakres odpowiedzialności związany z funkcją zarządzającego transportem; zadania, które należy sprecyzować, obejmują przede wszystkim utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, księgowość, podział ładunków między kierowców i pojazdy oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;
 - c) osoba wskazana jako zarządzający transportem kieruje operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą floty liczącej ogółem nie więcej niż dwanaście pojazdów;
 - d) wskazana osoba jest niezależna od pozostałych przedsiębiorstw, które proponują jej realizację przewozów lub realizują przewozy na jej rzecz.
3. Zarządzający transportem traci nieposzlakowaną opinię w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, jeżeli w ramach zarządzanych przez niego operacji transportowych popełnione zostaną poważne naruszenia przepisów lub naruszenia powtarzające się z częstotliwością przekraczającą określony poziom, o których mowa w art. 6 ust. 1.

ROZDZIAŁ II

Wymagania

Artykuł 5

Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby

Aby spełnić wymóg przewidziany w art. 3 lit. a) przedsiębiorstwo musi prowadzić faktycznie i w sposób stały działalność gospodarczą na terytorium państwa członkowskiego, które wydało mu zezwolenie na wykonywanie zawodu za pośrednictwem właściwego organu. W tym celu przedsiębiorstwo musi:

- a) posiadać siedzibę w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których przechowuje dokumenty przedsiębiorstwa, w szczególności wszystkie dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników i wszelkie inne dokumenty, do których musi mieć dostęp właściwy organ w celu sprawdzenia wymogów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu przed udzieleniem zezwolenia na wykonywanie zawodu;
- b) być właścicielem pojazdów lub posiadać je z innego tytułu, w szczególności na podstawie umowy kupna na warunkach odroczonej płatności, umowy najmu lub umowy leasingowej, albo na mocy umowy kupna, przy czym pojazdy muszą być zarejestrowane i wykorzystywane w tym państwie członkowskim;
- c) posiadać bazę eksploatacyjną w tym państwie członkowskim wraz z niezbędnym wyposażeniem, w szczególności miejscami parkingowymi do postoju pojazdów w wystarczającej liczbie, aby mogły być regularnie wykorzystywane przez posiadane pojazdy.

Artykuł 6

Warunki związane z wymogiem nieposzlakowanej opinii

1. Do celów art. 3 lit. b) wymóg nieposzlakowanej opinii przedsiębiorstwa polega na tym, że osoby nim kierujące nie były karane za popełnienie ciężkich przestępstw kryminalnych, przestępstw podlegających prawu handlowemu lub prawu upadłościowemu, oraz że prowadzą działalność w dobrej wierze, przestrzegając przepisów dotyczących transportu drogowego i zasad uczciwości zawodowej.

Państwa członkowskie określają szczególne warunki, które przedsiębiorstwo musi wypełniać z tytułu niniejszego rozporządzenia, aby spełniać wymóg nieposzlakowanej opinii. Państwa członkowskie stwierdzają, że przedsiębiorstwo spełnia ten wymóg, jeżeli:

- a) żaden poważny zarzut nie podważa jego nieposzlakowanej opinii;
- b) osoba fizyczna lub osoby fizyczne, wskazana jako zarządzający transportem na mocy art. 4, nie została skazana lub nie poniosła kary w jednym z państw członkowskich za popełnienie poważnych naruszeń lub powtarzających się drobnych naruszeń przepisów wspólnotowych, dotyczących w szczególności:

- (i) czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych;
 - (ii) maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;
 - (iii) wstępnych kwalifikacji i ustawicznego kształcenia kierowców;
 - (iv) drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych i obowiązkowych corocznych inspekcji technicznych pojazdów silnikowych;
 - (v) dostępu do rynku międzynarodowego transportu drogowego rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku transportu osób;
 - (vi) bezpieczeństwa drogowego transportu towarów niebezpiecznych;
 - (vii) instalacji i używania urządzeń do ograniczania prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
 - (viii) prawa jazdy;
 - (ix) dostępu do zawodu.
- c) przedsiębiorstwo nie zostało skazane za poważne naruszenie obowiązujących przepisów krajowych dotyczących warunków płac i pracy w zawodzie, ruchu i bezpieczeństwa drogowego oraz odpowiedzialności zawodowej.

2. Do celów ust. 1 akapit drugi lit. b) Komisja przyjmuje wykaz kategorii, rodzajów i wagi naruszeń oraz poziomu częstotliwości ich popełniania, po przekroczeniu którego powtarzające się drobne naruszenia prowadzą do utraty wymaganej nieposzlakowanej opinii. Powyższe środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, które je uzupełniają, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną w połączeniu z kontrolą przewidzianą w art. 25 ust. 3.

W tym celu Komisja stosuje następujące zasady:

- a) kategorie i rodzaje naruszeń przepisów odpowiadają naruszeniom najczęściej popełnianym;
 - b) najwyższy poziom wagi naruszenia dotyczy naruszeń stwarzających poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń;
 - c) częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się drobne naruszenia są uważane za poważne, rośnie wraz z liczbą kierowców wykonujących operacje transportowe zarządzane przez daną osobę fizyczną.
3. Wymóg nieposzlakowanej opinii pozostaje niespełniony do czasu rehabilitacji lub zastosowania innych środków o skutku równoważnym, na podstawie odpowiednich przepisów krajowych.

Artykuł 7
Warunki związane z wymogiem zdolności finansowej

1. Do celów art. 3 lit. c) wymóg zdolności finansowej polega na posiadaniu środków finansowych niezbędnych do zapewnienia właściwego rozpoczęcia działalności i należytego zarządzania przedsiębiorstwem.
2. Wymóg zdolności finansowej zostaje spełniony, kiedy przedsiębiorstwo może w sposób ciągły sprostać rzeczywistym i potencjalnym zobowiązaniom w ciągu rocznego okresu rozrachunkowego. W tym celu przedsiębiorstwo musi udowodnić na podstawie rocznych sprawozdań po ich poświadczeniu przez audytora lub osobę należycie upoważnioną, że co roku dysponuje:
 - a) aktywami obrotowymi o wartości co najmniej równej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd;
 - b) wierzytelnościami, papierami wartościowymi, środkami pieniężnymi na rachunkach bankowych, pocztowych rachunkach czekowych, czekami i gotówką o całkowitej wartości przekraczającej 80 % zobowiązań z terminem wykupu nieprzekraczającym jednego roku („*Quick ratio*” $\geq 80\%$).

Do celów niniejszego rozporządzenia wartość euro jest ustalana co pięć lat w walutach krajowych państw członkowskich, które nie uczestniczą w trzecim etapie unii walutowej. Stosowane kursy odpowiadają kursom z pierwszego dnia roboczego października opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Wchodzą w życie 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Pozycje księgowe, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b) odpowiadają pozycjom określonym w dyrektywie Rady 78/660/EWG⁷.

3. W drodze odstępstwa od ust. 2 właściwy organ może dopuścić sytuację, w której przedsiębiorstwo udowodni swoją zdolność finansową za pomocą zaświadczenia z jednego lub kilku banków, albo innych instytucji finansowych, składających solidarną rękojmię za przedsiębiorstwo w postaci gwarancji bankowej lub innego podobnego środka na kwoty wyznaczone w ust. 2 lit. a). Złożenia gwarancji może wymagać właściwy organ wydający zezwolenie na wykonywanie zawodu; gwarancja może zostać zwolniona wyłącznie po uzyskaniu jego zgody.
4. Sprawozdania roczne określone w ust. 2 lub gwarancja określona w ust. 3, które podlegają sprawdzeniu, są sprawozdaniami lub gwarancją podmiotu gospodarczego posiadającego siedzibę w państwie członkowskim, w którym został złożony wniosek o zezwolenie, natomiast nie są sprawozdaniami lub gwarancją ewentualnych innych podmiotów posiadających siedzibę w innym państwie członkowskim.

⁷

Dz.U L 222 z 14.8.1978, str. 11. [Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/46/WE \(Dz.U. L 224, 16.8.2006, s. 1\).](#)

Artykuł 8
Warunki związane z wymogiem kwalifikacji zawodowych

1. Do celów art. 3 lit. d) wymóg kwalifikacji zawodowych zostaje spełniony, jeżeli osoba lub osoby podlegające temu wymogowi na mocy art. 4 posiadają wiedzę odpowiadającą poziomowi wykształcenia określonego w załączniku I sekcja 1 w dziedzinach tam wymienionych. Zdobywanie kwalifikacji zawodowych wymaga odbycia szkolenia obejmującego obowiązkowy kurs w wymiarze 140 godzin i złożenia obowiązkowego egzaminu pisemnego, który może zostać uzupełniony egzaminem ustnym. Egzaminy są organizowane zgodnie z załącznikiem I sekcja II.
2. Wyłącznie organy i instancje akredytowane przez państwo członkowskie zgodnie z określonymi przez nie kryteriami mogą organizować egzaminy pisemne i ustne umożliwiające potwierdzenie kwalifikacji zawodowych. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy warunki organizowania egzaminów przez akredytowane organy i instancje są zgodne z załącznikiem I.
3. Państwa członkowskie udzielają akredytacji, według kryteriów określonych przez siebie, jednostkom, które mogą zaoferować wnioskodawcom szkolenia wysokiej jakości przygotowujące skutecznie do egzaminu, a także kształcenie ustawiczne dla zainteresowanych zarządzających transportem w celu aktualizacji wiedzy. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy akredytowane jednostki nadal spełniają kryteria wymagane do zdobycia akredytacji.
4. Państwa członkowskie mogą zwolnić z obowiązkowego szkolenia wnioskodawców, którzy poświadczą co najmniej pięcioletnie praktyczne doświadczenie na stanowisku dyrektorskim w przedsiębiorstwie transportowym.
5. Państwa członkowskie mogą zwolnić z obowiązkowego szkolenia w dziedzinach objętych dyplomami, posiadaczy niektórych dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne wydawanych przez te państwa członkowskie, jeżeli obejmowały dziedziny wymienione w wykazie z załącznika I i zostały przez nie specjalnie wskazane w tym celu.
6. Organ lub instancja, o których mowa w ust. 2, muszą wydać odpowiednie zaświadczenie jako dowód kwalifikacji zawodowych. Zaświadczenie nie jest zbywalne. Zaświadczenie jest sporządzane zgodnie ze wzorem znajdującym się w załączniku II i jest opatrzone pieczęcią lub grawerowanym stemplem akredytowanego organu lub akredytowanej instancji wydających zaświadczenie.
7. Komisja dostosowuje załącznik I i II do postępu technicznego. Powyższe środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 25 ust. 3 w przypadku załącznika I oraz zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 25 ust. 4 w przypadku załącznika II.
8. Bardzo pożądana jest wymiana doświadczeń i informacji między państwami członkowskimi w dziedzinie szkolenia, egzaminu i akredytacji, głównie lecz nie wyłącznie za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 25, a także każdego organu, który może zostać wyznaczony przez Komisję.

ROZDZIAŁ III

Zezwolenie i nadzór

Artykuł 9

Właściwe organy

1. Każde państwo członkowskie wyznacza jeden lub kilka właściwych organów, które mają zapewnić prawidłowe wdrożenie niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy są upoważnione do:
 - a) rozpatrywania wniosków złożonych przez przedsiębiorstwa;
 - b) udzielania zezwoleń na wykonywanie zawodu, a także zawieszania i odbierania tych zezwoleń;
 - c) uznawania osoby fizycznej za niezdolną do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa jako zarządzający transportem;
 - d) przeprowadzania wymaganych kontroli w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorstwo spełnia wymagania przewidziane w art. 3.
2. Właściwe organy podają do publicznej wiadomości wszystkie warunki nałożone przez niniejsze rozporządzenie, ewentualne inne przepisy krajowe, procedury obowiązujące zainteresowanych wnioskodawców wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami.

Artykuł 10

Rozpatrywanie i rejestracja wniosków

1. Właściwy organ udziela zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorstwu, które złoży wniosek o zezwolenie i spełni wymogi przewidziane w art. 3.
2. Właściwy organ wpisuje do rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 15, nazwisko zarządzającego transportem wyznaczonego przez przedsiębiorstwo, adres siedziby, liczbę wykorzystywanych pojazdów oraz – jeżeli zezwolenie obejmuje transport międzynarodowy – numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numer uwierzytelnionych odpisów.
3. Właściwy organ rozpatruje wniosek o zezwolenie w jak najkrótszym terminie, jednak nie dłuższym niż trzy miesiące.
4. Od momentu połączenia krajowych rejestrów elektronicznych, o którym mowa w art. 15 ust. 5, właściwy organ sprawdza, czy przedsiębiorstwo lub wskazani zarządzający transportem nie zostali uznani w jednym z państw członkowskich za niezdolnych do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w ciągu dwóch ostatnich lat na mocy art. 13 w celu dokonania oceny jego nieposzlakowanej opinii.

5. Przedsiębiorstwa posiadające zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika, w ciągu 28 dni powiadamiają właściwy organ, który wydał zezwolenie o zmianach dotyczących danych wymienionych w ust. 2.

Artykuł 11 *Kontrole*

1. Właściwe organy zapewniają, aby przedsiębiorstwa, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie zawodu, spełniały stale wymagania przewidziane w art. 3. W tym celu co pięć lat sprawdzają, czy przedsiębiorstwa wciąż spełniają wspomniane wymagania.
2. Oprócz kontroli przewidzianych w ust. 1 właściwe organy przeprowadzają kontrole skierowane do przedsiębiorstw uznanych za obarczone ryzykiem zgodnie z systemem wprowadzonym przez państwa członkowskie na podstawie art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁸. Państwa członkowskie obejmują systemem klasyfikacji ryzyka wszystkie naruszenia przepisów określone w art. 6 niniejszego rozporządzenia.
3. Na wniosek Komisji państwo członkowskie przeprowadza wymienione kontrole, aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwo nadal spełnia warunki dostępu do zawodu. Państwo członkowskie informuje Komisję o wynikach kontroli przeprowadzonych na jej wniosek i o środkach podjętych w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorstwo nie spełnia warunków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 12 *Procedura ostrzegania i odbieranie zezwoleń*

1. Właściwy organ odbiera lub częściowo albo tymczasowo zawiesza udzielone zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jeżeli stwierdzi, że przedsiębiorstwo nie spełnia warunków przewidzianych w art. 3, po wcześniejszym skierowaniu ostrzeżenia.
2. Przedsiębiorstwo otrzymuje ostrzeżenie, jeżeli właściwy organ stwierdzi ryzyko niespełnienia przez przedsiębiorstwo jednego z wymogów przewidzianych w art. 3. W przypadku stwierdzenia braku spełniania jednego z tych wymogów w ostrzeżeniu należy określić termin uregulowania sytuacji przez przedsiębiorstwo z następującymi zastrzeżeniami:
 - a) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy na zatrudnienie zastępcy zarządzającego transportem, jeżeli ten ostatni przestał spełniać wymogi nieposzlakowanej opinii lub kwalifikacji zawodowych; termin ten może zostać przedłużony o sześć miesięcy w przypadku zgonu lub niedyspozycji fizycznej zarządzającego transportem;

⁸ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, str. 35.

- b) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy, w przypadku gdy uregulowanie sytuacji wymaga od przedsiębiorstwa wykazania, że ma faktyczną i stałą siedzibę;
 - c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy, jeżeli nie jest spełniany wymóg zdolności finansowej, aby na podstawie planu finansowego zawierającego realistyczne założenia wykazać, że wymóg zdolności finansowej będzie ponownie spełniany w sposób ciągły od następnego okresu rozliczeniowego.
3. Właściwy organ może narzucić przedsiębiorstwom, których zezwolenie zostało częściowo lub tymczasowo zawieszone albo odebrane, aby przed podjęciem działań rehabilitujących, ich zarządzający transportem odbyli szkolenie i podeszli do egzaminu, o których mowa w art. 8.

Artykuł 13

Stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem do wykonywania zawodu

1. W przypadku naruszeń przepisów uznanych za poważne ze względu na ich systematyczny i umyślny charakter oraz próby ukrycia czynów, właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem przedsiębiorstwa, któremu odebrano zezwolenie, jest niezdolny do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa.
2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących osobę uznaną za niezdolną do zarządzania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 6, jej zaświadczenie o kwalifikacjach zawodowych nie jest ważne w żadnym państwie członkowskim.

Artykuł 14

Decyzje właściwych organów i odwołania

1. Decyzje podjęte przez właściwe organy państw członkowskich na mocy niniejszego rozporządzenia, dotyczące odrzucenia wniosku o dostęp do zawodu przewoźnika drogowego, zawieszenia lub odebrania zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności, są uzasadniane.

W decyzjach należy uwzględnić dostępne informacje na temat naruszeń popełnionych przez przedsiębiorstwo lub jednego z zarządzających transportem w innych państwach członkowskich, jeżeli mogą wpłynąć na nieposzlakowaną opinię przedsiębiorstwa, a także wszystkie inne informacje, do których właściwy organ ma dostęp.

Decyzje zawierają informację na temat środków rehabilitujących mających zastosowanie w przypadku zawieszenia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

2. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, możliwość wniesienia odwołania do niezależnych organizacji lub instancji, a następnie złożenia apelacji do instancji sądowej, od decyzji, o których mowa w ust. 1. Złożenie odwołania, w tym odwołania do sądu, nie ma skutku zawieszającego.

ROZDZIAŁ IV

Uproszczenie i współpraca administracyjna

Artykuł 15

Krajowe rejestry elektroniczne

1. W celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 10, 11, 12, 13 i 26, państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorstw prowadzących działalność w dziedzinie transportu drogowego, które uzyskały zezwolenia od wyznaczonego przez nie właściwego organu na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przetwarzanie danych, jakie zawiera rejestr, podlega kontroli organu publicznego w tym celu wyznaczonego. Rejestr elektroniczny jest dostępny on-line dla wszystkich właściwych organów tego państwa członkowskiego, o których mowa w art. 9. Rejestr jest dostępny dla innych organów pod warunkiem, że one i ich funkcjonariusze są do tego umocowane oraz że w ich kompetencjach leży przeprowadzanie kontroli transportu drogowego i nakładanie kar.

Krajowy rejestr elektroniczny państwa członkowskiego zawiera następujące dane:

- a) nazwę i formę prawną przedsiębiorstwa;
 - b) adres jego siedziby;
 - c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia warunku nieposzlakowanej opinii i kwalifikacji zawodowych oraz, jeżeli jest inne, nazwisko przedstawiciela prawnego,
 - d) rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów uwzględnioną w zezwoleniu i w razie potrzeby numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów;
 - e) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń przepisów lub powtarzających się drobnych naruszeń określonych w art. 6 akapit pierwszy lit. b), w wyniku których w ciągu ostatnich dwóch lat nałożone zostały kary;
 - f) nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w ciągu dwóch ostatnich lat, a także zastosowane środki naprawcze.
2. Dane dotyczące przedsiębiorstwa, którego zezwolenie zostało częściowo lub tymczasowo zawieszone albo odebrane, albo dane osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu pozostają w rejestrze przez dwa lata. Dane zawierają szczegółowe informacje na temat przyczyn zawieszenia lub odebrania zezwoleń albo stwierdzenia niezdolności.

3. Państwa członkowskie podejmują wszelkie wymagane kroki, aby zapewnić aktualność i dokładność wszystkich danych w rejestrze elektronicznym, w szczególności danych, o których mowa w ust. 2 lit. e) i f).
4. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do połączenia krajowych rejestrów elektronicznych na szczeblu wspólnotowym najpóźniej do dnia 31 grudnia 2010 r. Połączenie zostanie przeprowadzone w taki sposób, aby właściwy organ z dowolnego państwa członkowskiego mógł wyszukiwać informacje w rejestrach elektronicznych wszystkich państw członkowskich.
5. Do celów ust. 4 wspólne zasady dotyczące formatu wymienianych danych, zasady dotyczące procedur technicznych automatycznego przeszukiwania rejestrów pozostałych państw członkowskich są określone przez Komisję zgodnie z procedurą konsultacyjną, o której mowa w art. 25 ust. 2.
6. Komisja może podjąć wszelkie użyteczne inicjatywy, aby ułatwić wdrożenie ust. 4. Może również przełożyć datę, o której mowa w ust. 4. Decyzja o przełożeniu daty, mająca na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, jest przyjmowana zgodnie z procedurą regulacyjną w połączeniu z kontrolą przewidzianą w art. 25 ust. 4.

Artykuł 16 *Ochrona danych osobowych*

1. W odniesieniu do stosowania dyrektywy 95/46/WE, państwa członkowskie zapewnią w szczególności aby:
 - a) każda osoba była informowana, jeżeli dane jej dotyczące są zapisywane lub przewiduje się ich przekazanie stronie trzeciej. Informacja taka musi wskazywać tożsamość organu odpowiedzialnego za przetwarzanie danych, rodzaj przetwarzanych danych i przyczyny ich przetwarzania;
 - b) każda osoba miała prawo wystąpić o udostępnienie danych jej dotyczących w organie odpowiedzialnym za ich przetwarzanie. Prawo to stosuje się w sposób nieprzymuszony, w rozsądnych odstępach czasu, bez zwłoki i kosztów ponoszonych przez organ odpowiedzialny za przetwarzanie danych lub przez wnioskodawcę;
 - c) każda osoba miała prawo do zmiany, anulowania lub zablokowania danych jej dotyczących, które są niekompletne lub nieprawidłowe;
 - d) każda osoba, z przyczyn uzasadnionych i niecierpiących zwłoki, miała prawo do sprzeciwienia się przetwarzaniu danych, które jej dotyczą. Jeżeli sprzeciw jest uzasadniony, przetwarzanie nie może dotyczyć wspomnianych danych.

Artykuł 17 *Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi*

1. Jeżeli państwo członkowskie stwierdzi naruszenie przepisów popełnione przez przedsiębiorstwo posiadające zezwolenie wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, a waga naruszenia może prowadzić do zawieszenia lub

odebrania zezwolenia na mocy niniejszego rozporządzenia, przekazuje temu państwu członkowskiemu wszelkie posiadane informacje na temat naruszeń, a także nałożonych kar.

2. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwę i adres ich krajowego punktu kontaktowego, najpóźniej do dnia Komisja sporządza wykaz wszystkich krajowych punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.
3. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje w ramach niniejszego rozporządzenia, wykorzystują krajowe punkty kontaktowe wyznaczone na mocy ust. 2.
4. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje na temat naruszeń określonych w art. 6 ust. 2 lub ewentualnie na temat zarządzających transportem uznanych za niezdolnych, przestrzegają procedury i terminów określonych w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr .../..... lub – w zależności od przypadku – w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr .../..... Państwo członkowskie, które otrzyma powiadomienie o naruszeniu przepisów od innego państwa członkowskiego, wpisuje zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.

ROZDZIAŁ V

Wzajemne uznawanie zezwoleń i innych dokumentów

Artykuł 18

Zaświadczenia i inne dokumenty dotyczące nieposzlakowanej opinii

1. Bez uszczerbku dla art. 10 ust. 4 nowe państwo członkowskie prowadzenia działalności zaakceptuje, jako wystarczający dowód spełnienia wymogów nieposzlakowanej opinii w celu dopuszczenia do zawodu przewoźnika drogowego, zaświadczenie o niekaralności lub podobny dokument wydany przez właściwe władze sądowe lub administracyjne w państwie członkowskim lub państwach członkowskich, z których przewoźnik pochodzi, jeżeli wynika z niego, że wymóg ten został spełniony.
2. Jeżeli państwo członkowskie nakłada na swoich własnych obywateli określone wymogi dotyczące nieposzlakowanej opinii, a dowody na spełnianie tego warunku nie mogą być uzyskane z dokumentów określonych w ust. 1, państwo to przyjmie, jako wystarczający dowód w odniesieniu do obywateli innych państw członkowskich, zaświadczenie wydane przez właściwe organy sądowe lub administracyjne państwa członkowskiego lub państw członkowskich pochodzenia stwierdzające, że odnośne warunki zostały spełnione. Zaświadczenie dotyczy konkretnych faktów uznanych za istotne w nowym państwie członkowskim prowadzenia działalności.

3. W przypadku gdy kraj pochodzenia nie wyda wymaganego dokumentu zgodnie z ust. 1 i 2, dokument taki może być zastąpiony oświadczeniem pod przysięgą lub formalną deklaracją złożoną przez zainteresowaną osobę przed właściwymi organami sądowymi lub administracyjnymi, lub, w razie potrzeby, przed notariuszem państwa członkowskiego pochodzenia, który wyda zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub formalnej deklaracji.
4. Dokumenty wydane zgodnie z ust. 1 i 2 nie powinny zostać przedstawione w terminie późniejszym niż trzy miesiące od daty ich wydania. Warunek ten ma zastosowanie się również do oświadczeń i deklaracji złożonych zgodnie z ust. 3.

Artykuł 19

Zaświadczenia dotyczące zdolności finansowej

Jeżeli państwo członkowskie wymaga od przedsiębiorstw mających siedzibę na jego terytorium spełniania określonych warunków dotyczących zdolności finansowej, oprócz warunków przewidzianych w art. 7, państwo to akceptuje jako wystarczający dowód zaświadczenie wydane przez właściwy organ administracyjny państwa członkowskiego lub państw członkowskich pochodzenia, które potwierdza spełnianie takich warunków przez przedsiębiorstwo mające tam siedzibę. Zaświadczenia dotyczą konkretnych faktów uznanych za istotne w nowym państwie członkowskim siedziby.

Artykuł 20

Zaświadczenia dotyczące kwalifikacji zawodowych

1. Państwa członkowskie uznają za wystarczający dowód posiadania kwalifikacji zawodowych zaświadczenia zgodne z wzorem świadectwa, który znajduje się w załączniku II, wydawane przez organy lub instancje akredytowane w tym celu.
2. Zaświadczenia wydane przed ..., jako dowód posiadania kwalifikacji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia, są równoważne ze świadectwem, którego wzór znajduje się w załączniku II, i są uznawane za dowód posiadania kwalifikacji zawodowych we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą jednak wymagać przedstawienia dodatkowego dokumentu potwierdzającego faktyczne prowadzenie przedmiotowej działalności w państwie członkowskim przez okres trzech lat. Działalność nie mogła zostać zakończona wcześniej niż pięć lat od daty złożenia zaświadczenia.

ROZDZIAŁ VI

Przepisy końcowe

Artykuł 21

Kary

1. Państwa członkowskie określają system kar stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie środki niezbędne do

zapewnienia jego wprowadzenia w życie. Przewidziane kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają o powyższych działaniach najpóźniej, a także o wszystkich kolejnych zmianach z nimi związanych w jak najkrótszym terminie.

2. Kary, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności tymczasowe lub częściowe zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu, odebranie zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem podlegających karze. Kary obejmują również konfiskatę pojazdu używanego przez przedsiębiorstwo, które dokonuje przewozów bez zezwolenia przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu.
3. Komisja sporządza wykaz przypadków najpoważniejszych naruszeń niniejszego rozporządzenia, które prowadzą co najmniej do częściowego lub tymczasowego zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu, jego odebrania lub stwierdzenia niezdolności zarządzających transportem karanego przedsiębiorstwa. Powyższy środek mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, które je uzupełniają, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną w połączeniu z kontrolą przewidzianą w art. 25 ust. 3.
4. Naruszenia, o których mowa w art. 6 ust. 2 są wzajemnie uznawane w celu nałożenia kar określonych w ust. 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 22

Wcześniejsze uprawnienia

Przedsiębiorstwa, które przedstawią dowód, że przed określonymi datami, otrzymały w państwie członkowskim zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy lub, w zależności od przypadku, drogowego transportu osób w zakresie transportu krajowego lub międzynarodowego na mocy przepisów krajowych, są zwolnione z obowiązku dostarczania dowodu posiadania kwalifikacji zawodowych, o których mowa w art. 3 lit. d) do dnia 1 stycznia 2012 r. Daty, o których mowa powyżej, są następujące:

- a) 1 stycznia 1975 r. w przypadku Belgii, Danii, Niemiec, Francji, Irlandii, Włoch, Luksemburga, Holandii i Zjednoczonego Królestwa;
- b) 1 stycznia 1981 r. w przypadku Grecji;
- c) 1 stycznia 1983 r. w przypadku Hiszpanii i Portugalii;
- d) 3 października 1989 r. w przypadku obszaru byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej;
- e) 1 stycznia 1995 r. w przypadku Austrii, Finlandii i Szwecji.

Artykuł 23

Przepisy przejściowe

Przedsiębiorstwa, które przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia posiadały zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia najpóźniej dwa lata po jego wejściu w życie.

Artykuł 24
Wzajemna pomoc

1. Właściwe organy państw członkowskich ściśle współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego rozporządzenia. Zapewniają również poufność wymienianych informacji.
2. Właściwe organy wymieniają informacje na temat poważnych wyroków skazujących i popełnionych poważnych naruszeń lub poważnych i konkretnych czynów, które mogą mieć wpływ na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w poszanowaniu przepisów stosowanych w dziedzinie ochrony danych osobowych.

Artykuł 25
Komitet

1. Komisja jest wspierana przez komitet utworzony na mocy art. 18 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85⁹.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE stosuje się zgodnie z przepisami jej art. 8.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, art. 5a ust. 1-4, art. 5 lit. b) i art. 7 decyzji 1999/468/WE stosują się zgodnie z przepisami jej art. 8.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, art. 5a ust. 1-4 i ust. 5 lit. b) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE stosuje się zgodnie z przepisami jej art. 8.

Terminy przewidziane w art. 5a ust. 3 lit. c), ust. 4 lit. b) i ust. 4 lit. e) decyzji 1999/468/WE wynoszą jeden miesiąc.

Artykuł 26
Sprawozdania na temat wykonywania zawodu

1. Co dwa lata państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie z działalności właściwych organów i przekazują je Komisji. Sprawozdanie zawiera:
 - a) analizę sektora pod względem nieposzlakowanej opinii, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych;
 - b) liczbę wydanych, zawieszonych i odebranych zezwoleń w podziale na rodzaj i rok, liczbę ostrzeżeń, liczbę stwierdzeń niezdolności wraz z przyczynami;
 - c) liczbę świadectw potwierdzających kwalifikacje zawodowe wydanych każdego roku;
 - d) statystyki dotyczące aktualizacji krajowych rejestrów elektronicznych,

⁹ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

- e) analizę na temat wymiany informacji z pozostałymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innemu państwu członkowskiemu oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 17 ust. 3, liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 17 ust. 4.
2. Co dwa lata Komisja sporządza na podstawie sprawozdań krajowych sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sprawozdanie zawiera w szczególności ocenę funkcjonowania wymiany informacji między państwami członkowskimi. Sprawozdanie jest publikowane równocześnie ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (WE) n°561/2006.¹⁰

Artykuł 27

Wykaz właściwych organów

Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz właściwych organów, które zostały przez nie wyznaczone do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także wykaz organów lub instancji upoważnionych do organizowania egzaminów. Skonsolidowany wykaz organów lub instancji z całej Wspólnoty jest publikowany przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 28

Powiadomienie o środkach krajowych

Państwa członkowskie w jak najkrótszym terminie przekazują Komisji teksty przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych prawa krajowego, które przyjmą w dziedzinie regulowanej niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 29

Uchylenie

Dyrektywa 96/26/WE traci moc.

Odesłania do uchylonej dyrektywy należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

¹⁰ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, str. 1.

Artykuł 30
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie jest stosowane od dnia [...]

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I

I. WYKAZ DZIEDZIN OKREŚLONYCH W ART. 8

Wiedza brana pod uwagę przy uznawaniu kwalifikacji zawodowych przez państwo członkowskie musi obejmować co najmniej dziedziny wymienione poniżej, dotyczące odpowiednio drogowego transportu rzeczy i drogowego transportu osób. W odniesieniu do tych dziedzin, wnioskujący przewoźnicy drogowi muszą posiadać poziom wiedzy i umiejętności praktycznych koniecznych do kierowania przedsiębiorstwem transportowym.

Minimalny poziom wiedzy w dziedzinach wskazanych poniżej nie może być niższy niż poziom trzeci w strukturze poziomów kształcenia ustalonej w załączniku do decyzji Rady 85/368/EWG¹, to jest poziom kształcenia uzyskany w wyniku ukończenia obowiązkowej edukacji uzupełnionej ukończeniem kursu zawodowego i uzupełniającym kształceniem technicznym lub kształceniem technicznym lub innym na poziomie średnim.

A. Prawo cywilne

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) znać rodzaje umów zawieranych najczęściej w transporcie drogowym oraz wynikające z nich prawa i obowiązki;
- 2) umieć negocjować umowy transportowe prawnie ważne, w szczególności ze względu na warunki przewozu;

Drogowy transport rzeczy

- 3) być w stanie rozpatrywać roszczenia zleceniodawcy dotyczące odszkodowań z tytułu poniesionych strat lub uszkodzenia rzeczy podczas transportu lub z tytułu opóźnienia w dostawie oraz być w stanie zrozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną;
- 4) znać uregulowania i obowiązki wynikające z Konwencji CMR o umowie międzynarodowego przewozu towarów;

Drogowy transport osób

- 5) być w stanie rozpatrywać roszczenia zleceniodawcy w postaci odszkodowań z tytułu obrażeń poniesionych przez pasażerów lub z tytułu uszkodzenia bagażu, spowodowanych wypadkiem podczas transportu, oraz dotyczących odszkodowań z tytułu opóźnień oraz rozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną.

¹ Dz.U L 199 z 31.7.1985, str. 56.

B. Prawo handlowe

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) znać wymogi i formalności ustanowione w zakresie prowadzenia regularnej działalności na rynku, znać obowiązki ciążące na przewoźnikach (rejestracja, prowadzenie rejestrów usług itd.) oraz konsekwencje upadłości przedsiębiorstwa;
- 2) posiadać odpowiednią wiedzę o różnych formach spółek handlowych oraz o zasadach ich tworzenia i funkcjonowania.

C. Prawo socjalne

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) znać rolę i funkcje różnych instytucji społecznych związanych z transportem drogowym (związki zawodowe, rady pracownicze, przedstawiciele pracowników, inspektorzy pracy itd.);
- 2) znać obowiązki pracodawcy w zakresie ubezpieczenia społecznego pracowników;
- 3) znać przepisy regulujące umowy o pracę dla różnych kategorii pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportu drogowego (formy umów, obowiązki stron, warunki zatrudnienia i godziny pracy, płatne urlopy, wynagrodzenie, naruszenie umowy itd.);
- 4) znać przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku i czasu pracy, w szczególności przepisy rozporządzenia Rady (EWG) nr 561/2006², rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85³, dyrektywy 2002/15/WE i dyrektywy 2006/22/WE oraz praktyczne środki dotyczące stosowania tych rozporządzeń.
- 5) znać przepisy stosowane w dziedzinie wstępnej kwalifikacji i okresowego kształcenia kierowców, w szczególności przepisy dyrektywy 2003/59/WE.

D. Prawo podatkowe

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności znać przepisy regulujące:

- 1) podatek VAT od usług transportowych;
- 2) podatek od pojazdów silnikowych;

² Dz.U L 102 z 11.4.2006, str. 1.

³ Dz.U L 370 z 31.12.1985, str. 8.

- 3) podatek od niektórych pojazdów użytkowanych w drogowym transporcie rzeczy, opłaty drogowe i opłaty za korzystanie z infrastruktury;
- 4) podatek dochodowy.

E. Działalność gospodarcza i zarządzanie finansami przedsiębiorstwa

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) znać przepisy i zwyczaje związane z posługiwaniem się czekami, weksłami, weksłami własnymi, kartami kredytowymi oraz innymi środkami płatniczymi i sposobami płatności;
- 2) znać różne formy udzielanych kredytów (kredyt bankowy, akredytywa dokumentowa, wadium, kredyt hipoteczny, leasing, najem, factoring itd.) oraz opłaty i obowiązki z nich wynikające;
- 3) wiedzieć, czym jest bilans, jak się go sporządza i jak odczytuje;
- 4) być w stanie odczytać i zinterpretować rachunek zysków i strat;
- 5) być w stanie ocenić rentowność przedsiębiorstwa i jego sytuację finansową w szczególności na podstawie wskaźników finansowych;
- 6) być w stanie opracować budżet;
- 7) znać składniki kosztowe w swoim przedsiębiorstwie (koszty stałe, koszty zmienne, kapitał obrotowy, amortyzacja itd.) oraz być w stanie wyliczyć koszt przypadający na pojazd, na kilometr, na przejazd lub na tonę;
- 8) być w stanie sporządzić całościowy organizacyjny schemat zatrudnienia w przedsiębiorstwie oraz zaplanować wykonywanie pracy itd.;
- 9) znać zasady marketingu, reklamy i public relations, a także promocji sprzedaży usług transportowych oraz sporządzania akt klientów itd.;
- 10) znać różne formy ubezpieczeń dotyczących transportu drogowego (odpowiedzialność cywilna, od obrażeń wypadkowych, ubezpieczenia na życie, ubezpieczenia inne niż na życie i ubezpieczenia bagażu) oraz zasady gwarancji i obowiązków z nich wynikających;
- 11) znać oprogramowanie do elektronicznego przesyłania danych w transporcie drogowym.

Drogowy transport rzeczy

- 12) stosować przepisy regulujące wystawianie rachunków za świadczenie drogowych usług transportowych oraz znać Incoterms oraz ich zastosowanie;
- 13) znać różne kategorie pośredników transportowych, rolę, jaką odgrywają i funkcje, jakie pełnią oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, ich status;

Drogowy transport osób

- 14) stosować przepisy regulujące opłaty za przejazd i cenniki w państwowym i prywatnym transporcie osób;
- 15) stosować przepisy regulujące fakturowanie usług w zakresie drogowego transportu osób.

F. Dostęp do rynku

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) znać związane z zawodem przepisy regulujące odpłatny transport drogowy, opłaty za najem pojazdów przemysłowych i podwykonawstwo, w szczególności przepisy regulujące formalną strukturę zawodu, dostęp do zawodu, zezwolenia na wykonywanie transportu drogowego na terytorium i poza terytorium Wspólnoty, inspekcje oraz kary;
- 2) znać przepisy regulujące utworzenie przedsiębiorstwa transportu drogowego;
- 3) znać różnorodną dokumentację wymaganą do świadczenia drogowych usług transportowych oraz być w stanie wprowadzać procedury kontrolne w celu zapewnienia, że zatwierdzone dokumenty związane z każdym transportem, w szczególności te, które dotyczą pojazdu, kierowcy, rzeczy i bagażu, znajdują się zarówno w pojeździe jak i w siedzibie przedsiębiorstwa;

Drogowy transport rzeczy

- 4) znać przepisy dotyczące organizacji rynku usług drogowego transportu rzeczy, przeładunku i logistyki;
- 5) znać formalności graniczne, rolę i zakres dokumentów T i karnetów TIR oraz obowiązki i odpowiedzialność, jakie wynikają z posługiwania się nimi;

Drogowy transport osób

- 6) znać przepisy regulujące organizację rynku drogowego transportu osób;
- 7) znać przepisy regulujące rozpoczęcie świadczenia drogowych usług transportowych oraz być w stanie sporządzać plany transportowe.

G. Normy techniczne i rodzaje działalności

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) znać przepisy dotyczące masy i rozmiarów pojazdów w państwach członkowskich oraz procedury stanowiące od nich wyjątki i które należy stosować w razie niestandardowych obciążeń;

- 2) być w stanie dokonywać doboru pojazdów i ich części składowych (podwozia, silnika, układu transmisyjnego, systemu hamulcowego itd.) zgodnie z potrzebami przedsiębiorstwa;
- 3) znać formalności związane z homologacją typu, rejestracją oraz przeglądem technicznym tych pojazdów;
- 4) wiedzieć, jakie należy podjąć działania w celu zmniejszenia hałasu i ograniczania zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z emisji spalin;
- 5) być w stanie sporządzać okresowe plany utrzymania pojazdów i ich wyposażenia.

Drogowy transport rzeczy

- 6) znać różne typy urządzeń do transportu i rozładunku (skrzynie ładunkowe, kontenery, palety itd.) oraz być w stanie wprowadzać procedury i wydawać wskazówki co do załadunku i rozładunku rzeczy (rozmieszczania towaru, układania w stosy, sztautowania, blokowania i klinowania itd.);
- 7) znać różnorodne techniki transportu kombinowanego *piggy-back* oraz *roll-on roll-off*;
- 8) być w stanie stosować procedury dostosowawcze do przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych i odpadów, w szczególności te, które wynikają z dyrektywy Rady 94/55/WE⁴, dyrektywy Rady 96/35/WE⁵ i rozporządzenia Rady (WE) nr 259/93⁶;
- 9) być w stanie stosować procedury dostosowawcze do przepisów dotyczących przewozu szybko psujących się środków spożywczych, w szczególności te, które wynikają z umowy o międzynarodowym przewozie szybko psujących się środków spożywczych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP);
- 10) być w stanie stosować procedury dostosowawcze do przepisów o transporcie żywych zwierząt.

H. Bezpieczeństwo drogowe

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) wiedzieć, jakie kwalifikacje są wymagane do wykonywania zawodu kierowcy (prawo jazdy, zaświadczenia zdrowotne, zaświadczenia o sprawności itd.);
- 2) być w stanie podjąć konieczne kolejne czynności, aby zapewnić stosowanie się kierowców do przepisów o ruchu drogowym, zakazów i ograniczeń

⁴ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 7.

⁵ Dz.U. L 145 z 19.6.1996, str. 10.

⁶ Dz.U. L 30 z 6.2.1993, str. 1.

obowiązujących na terenie różnych państw członkowskich (ograniczeń prędkości, pierwszeństwa, ograniczeń postojowych, używania świateł, znaków drogowych itd.);

- 3) być w stanie sporządzać wytyczne dla kierowców w celu skontrolowania, w jakim stopniu stosują się oni do wymogów bezpieczeństwa dotyczących stanu technicznego pojazdów, ich wyposażenia i ładunku, oraz wytyczne dotyczące środków zapobiegawczych;
- 4) być w stanie ustanawiać procedury do zastosowania w razie wypadku i stosować odpowiednie procedury w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków lub poważnych wykroczeń drogowych;
- 5) być w stanie wdrażać procedury dotyczące bezpiecznego mocowania towarów i znać odpowiednie techniki.

Drogowy transport osób

- 6) posiadać podstawową wiedzę z zakresu układu sieci drogowej w państwach członkowskich.

II. ORGANIZACJA EGZAMINU

1. Państwa członkowskie organizują obowiązkowy egzamin pisemny, który mogą uzupełnić fakultatywnym egzaminem ustnym w celu ustalenia, czy wnioskujący przewoźnicy drogowi osiągnęli wymagany poziom wiedzy z zakresu zagadnień wymienionych w części I, w szczególności w celu oceny ich zdolności do stosowania instrumentów i technik z zakresu dziedzin wymienionych w części I oraz zdolności do wypełniania przez nich odpowiednich obowiązków wykonawczych i koordynacyjnych.
 - a) Obowiązkowy egzamin pisemny będzie się składał z dwóch testów, a mianowicie:
 - pytań pisemnych w postaci pytań wielokrotnego wyboru (do każdego cztery możliwe odpowiedzi) lub pytań wymagających bezpośredniej odpowiedzi, albo też z pytań obydwu typów,
 - ćwiczeń pisemnych lub przykładów praktycznych do rozwiązania.Minimalny czas trwania każdego z testów wynosi dwie godziny.
 - b) W przypadku organizowania egzaminu ustnego państwa członkowskie mogą zastrzec, że przystąpienie do egzaminu ustnego uzależnione jest od zdania egzaminu pisemnego.
2. W przypadku, gdy państwa członkowskie organizują również egzamin ustny, muszą one, w odniesieniu do każdego z trzech testów, ustalić oceny ważone od minimalnie 25 % do maksymalnie 40 % ogólnej liczby punktów.

W przypadku, gdy państwa członkowskie zorganizują jedynie egzamin pisemny, muszą one, w odniesieniu do każdego z trzech testów, ustalić oceny ważone od minimalnie 40 % do maksymalnie 60 % ogólnej liczby punktów.

3. Osoby ubiegające się powinny otrzymać ze wszystkich testów średnią wynoszącą przynajmniej 60 % ogólnej liczby punktów, przy czym z każdego testu muszą osiągnąć nie mniej niż 50 % możliwych do otrzymania punktów. W przypadku tylko jednego testu państwo członkowskie może obniżyć ten próg z 50 % do 40 %.

ZAŁĄCZNIK II

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(Papier kredowy koloru beżowego – format DIN A4 papier syntetyczny 150g/m² lub więcej)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającego świadectwo)

Znak wyróżniający odpowiednie państwo
członkowskie¹

Wskazanie akredytowanego organu lub akredytowanej
instancji²

ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH W DROGOWYM TRANSPORCIE RZECZY [OSÓB]³

Nr.....

My

.....
niniejszym zaświadcza, że⁴
urodzony(-a) dnia w

..... odbył szkolenie i zdał test egzaminacyjny (rok:.....; sesja:.....)⁵ zorganizowany w celu przyznania świadectwa kwalifikacji zawodowych w drogowym transporcie rzeczy [osób]⁶ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr...../..... z dnia

Niniejsze świadectwo stanowi wystarczający dowód kwalifikacji zawodowych wymienionych w art. 20 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr...../..... z dnia w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.

Wystawiono w....., dnia.....

7

¹ Znak odróżniający państwa: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Czechy, (DK) Dania, (D) Niemcy, (EST) Estonia, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (IRL) Irlandia, (I) Włochy, (CY) Cypr, (LV) Łotwa, (LT) Litwa, (L) Luksemburg, (H) Węgry, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo

² Organ lub jednostka wyznaczone wcześniej w tym celu przez każde państwo członkowskie Wspólnoty Europejskiej do wydania tego świadectwa

³ Niepotrzebne skreślić

⁴ Nazwiska i imiona; miejsce i data urodzenia

⁵ Określenie egzaminu

⁶ Niepotrzebne skreślić

⁷ Pieczęć i podpis akredytowanego organu lub akredytowanej instancji wydających świadectwo