KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 12.1.2009
KOM(2008) 914 wersja ostateczna

2007/0098 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

2007/0098 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

na mocy art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

1. PRZEBIEG PROCEDURY

Data przekazania wniosku PE i Radzie (dokument COM(2007)263 wersja ostateczna – 2007/0098 COD):	23 maja 2007 r.
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:	16 stycznia 2008 r.
Data wydania opinii przez Parlament Europejski, pierwsze czytanie:	21 maja 2008 r.
Data przekazania zmienionego wniosku:	13 czerwca 2008 r.
Data przyjęcia wspólnego stanowiska:	9.1.2009

2. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Celem wniosku jest ustanowienie wspólnych zasad dotyczących warunków, które powinny być spełnione przy wykonywaniu zawodu przewoźnika drogowego. Wniosek ma zastąpić dyrektywę 96/26/WE nowym rozporządzeniem w celu osiągnięcia wyższego stopnia harmonizacji i wspierania bardziej uczciwej konkurencji między przewoźnikami na rynku wewnętrznym.

3. UWAGI DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO STANOWISKA

3.1. Uwagi ogólne na temat wspólnego stanowiska

Dyskusje Rady skupiały się wokół dwóch centralnych zagadnień. Po pierwsze, procedura, której muszą przestrzegać właściwe organy w przypadku naruszeń zakwalifikowanych jako „najpoważniejsze naruszenia", które są zawarte w nowym załączniku III. Po drugie, rejestry elektroniczne, które muszą ustanowić państwa członkowskie, ich struktura i zawartość a także terminy dla ich połączenia i wprowadzania danych.

3.2. Uwagi szczegółowe Komisji

We wspólnym stanowisku uwzględniono wiele z poprawek Parlamentu Europejskiego

przyjętych w pierwszym czytaniu (8, 9, 10, 11, 12, 13, 108, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 26, 29, 30, 32, 38, 39, 43, 45, 48, 49, 56, 61, 65, 67, 68, 69, 74, 75, 76, 77, 79, 81, 82, 83, 85, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 97 i 98). Wszystkie te poprawki były do zaakceptowania przez Komisję.

Inne poprawki zostały uwzględnione częściowo (35, 36, 44, 62, 80) albo z odmiennymi terminami (73, 88, 100 i 101). Następujące przepisy zostały także uwzględnione we wspólnym stanowisku:

– określenie związku pomiędzy zarządzającym transportem a przedsiębiorstwem (21) oraz wymaganie, aby zarządzający zamieszkiwał w UE (22, 25);

– dotyczące zewnętrznego zarządzającego (art. 4 ust. 2); we wspólnym stanowisku przejęto możliwość upoważnienia państw członkowskich do zezwolenia na zarządzanie maksymalnie 50 pojazdami przez zewnętrznego zarządzającego i na obniżenie tej liczby, ale nie możliwość nie wprowadzenia takiego ograniczenia (109); we wspólnym stanowisku dokonano także przeformułowania warunku niezależności zewnętrznego zarządzającego (28);

– procedura stosowana w przypadku najpoważniejszych naruszeń, zgodnie z załącznikiem III (40, 41, 42): we wspólnym stanowisku przewidziano podobną procedurę ale nie zawarto terminów dotyczących przyjęcia wykazu naruszeń, co zaproponował Parlament Europejski, ani nie przewidziano procedury komitologii dla dostosowania załącznika III;

– możliwość zwolnienia z egzaminu przez państwa członkowskie osób posiadających określone doświadczenie (52); jednak wspólne stanowisko wymaga dłuższego doświadczenia (15 lat, nowy art. 8a);

– załącznik III (poprawka 104) dotyczący najpoważniejszych naruszeń w dostosowanej wersji;

– podejście polegające na dostosowaniu częstotliwości kontroli przedsiębiorstw do postępu technicznego (59); jednakże we wspólnym stanowisku proponuje się skupienie na kontrolach przedsiębiorstw stwarzających podwyższone ryzyko począwszy od 2015 r.; od tego roku kontrola musi mieć miejsce co pięć lat.

W odniesieniu do rejestru (art. 15, poprawki 70, 71, 72, 73, 74) Parlament i Rada poparły ustanowienie i połączenie rejestrów elektronicznych dotyczących przedsiębiorstw transportu drogowego przy zastosowaniu stopniowego podejścia ale zaproponowały różne harmonogramy.

Dodatkowo w stosunku do wniosku Komisji, zarówno Parlament w pierwszym czytaniu, jak i Rada we wspólnym stanowisku przewidziały możliwość utworzenia osobnego rejestru dotyczącego naruszeń i zarządzających transportem, którzy zostali uznani za niezdolnych do zarządzania operacjami transportowymi. Zgodnie ze wspólnym stanowiskiem tacy zarządzający powinni być wpisani do rejestru nie tylko przez dwa lata ale tak długo jak długo nie odzyskają nieposzlakowanej opinii.

Parlament zaproponował w pierwszym czytaniu utworzenie sekcji dostępnej publicznie i sekcji poufnej rejestru, przy czym sekcja poufna byłaby dostępna właściwym organom tylko na specjalnych warunkach (funkcjonariusze posiadający specjalne uprawnienia w dziedzinie transportu drogowego i umocowani). Parlament proponuje także aby utworzono rejestr dotyczący zarządzających transportem. Propozycje te nie zostały uwzględnione we wspólnym

stanowisku.

Podczas gdy Parlament w pierwszym czytaniu zwrócił się dodatkowo o zamieszczenie w rejestrze pojazdów numeru rejestracyjnego pojazdów wykorzystywanych w ramach zezwolenia poza państwem członkowskim, w którym mieści się siedziba przedsiębiorstwa, wspólne stanowisko przewiduje, że Komisja może wydać zalecenie w 2009 r. w sprawie zamieszczania numerów rejestracyjnych pojazdów. Ten ostatni przepis stanowi część końcowego kompromisu wypracowanego w trakcie negocjacji w Radzie.

Ponadto wspólne stanowisko nie uwzględniło następujących przepisów, które mogłyby być do zaakceptowania albo do zaakceptowania co do zasady przez Komisję:

– ściślejszy zakres wyłączeń dotyczących niekomercyjnego transportu osób z rozporządzenia (poprawka 107)

– odwołanie do bezpiecznych nośników danych jako warunku dotyczącego wymogu założenia przedsiębiorstwa (31);

– prośba o dostosowanie kursów walutowych co roku a nie co 5 lat (46);

– propozycja, aby kryteria dla akredytacji jednostek, które mogą zaoferować wnioskodawcom wysokiej jakości szkolenia przygotowujące zarządzających transportem do egzaminu, były wzajemnie zgodne (51);

– możliwość promowania przez państwa członkowskie regularnych szkoleń dla zarządzających transportem (53);

– propozycja, aby właściwy organ był odpowiedzialny za aktualizowanie i utrzymywanie rejestrów elektronicznych (57);

– skrócenie terminów dla przedsiębiorstwa na wykazanie, że ma faktyczną i stałą siedzibę (64);

– propozycja, aby państwa członkowskie informowały Komisję o zaświadczeniach, które uznają za dowód posiadania kwalifikacji zawodowych (86);

– przeformułowanie odwołania do „procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą ze skróconymi terminami” (96); wspólne stanowisko nie przewiduje tej procedury.

Wspólne stanowisko nie zawiera następujących przepisów, które były nie do zaakceptowania albo nie do zaakceptowania w proponowanym brzmieniu przez Komisję:

– przeformułowanie wymogu dotyczącego miejsc parkingowych, gdzie Parlament zastępuje wymóg posiadania wystarczającej liczby miejsc parkingowych wymogiem udowodnienia na wezwanie gdzie pojazdy są zaparkowane (111); Rada skreśliła ten przepis;

– odwołanie do archiwizacji danych oraz ochrony uzyskanych danych osobowych jako zasad wspólnotowych, których nieprzestrzeganie mogłoby podważyć nieposzlakowaną opinię zarządzającego transportem (37);

– druga część poprawki 44, przewidująca, że podstawą udowodnienia wysokości kapitału własnego jest zweryfikowany bilans handlowy lub bilans podatkowy;

– obowiązek zdania egzaminu z kwalifikacji zawodowych w państwie członkowskim zamieszkania (50);

– obowiązek odbycia ponownego szkolenia przez zarządzających transportem powracających do zawodu po pięciu latach przerwy (113);

– odwołanie do zakazu zbywania zaświadczenia o kwalifikacjach zawodowych na rzecz osób prawnych (55);

– sprawdzania tylko „w przypadku wątpliwości", nawet po połączeniu rejestrów, czy zarządzający transportem nie został uznany za niezdolnego do zarządzania operacjami transportowymi (58);

– skrócenie terminów na zatrudnienie zastępcy zarządzającego transportem (63);

– skreślenie możliwości przełożenia daty połączenia rejestrów krajowych zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą (116);

– wezwanie do przedstawienia sprawozdania w sprawie możliwego rozszerzenia zakresu stosowania rozporządzenia na komercyjne przewozy pojazdami (99);

– zaproponowana data 1 czerwca 2009 r. na stosowanie rozporządzenia (103); wspólne stanowisko przewiduje stosowanie rozporządzenia 24 miesiące po jego wejściu w życie.

We wspólnym stanowisku zawarto także następujące nowe przepisy:

– odwołanie do transportu zwierząt jako zasad, których nie może naruszać zarządzający transportem ani przedsiębiorstwo (art. 6 ust. 1 lit. b));

– możliwość wydawania przez państwa członkowskie różnych zezwoleń dla przedsiębiorstw dokonujących jedynie transportu krajowego (art. 10 ust. 1);

– możliwość wydłużenia przez państwa członkowskie terminu na rozpatrzenie wniosku o zezwolenie (art. 10 ust. 3);

– możliwość skrócenia przez państwa członkowskie terminu, w którym przedsiębiorstwo ma poinformować o zmianach dotyczących danych zawartych we wniosku o zezwolenie (art. 10 ust. 5);

– zmiana sformułowania odnośnie tego co musi przedstawić przedsiębiorstwo, kiedy przestało ono spełniać wymóg zdolności finansowej (art. 12 ust. 1 lit. c));

– bardziej dokładny opis zasad dotyczących rejestrów elektronicznych, które ma przyjąć Komisja zgodnie z procedurą komitologii (art. 15 ust. 5);

– uproszczenie sprawozdania na temat wykonywania zawodu, które mają przedstawić państwa członkowskie (art. 26).

4. PODSUMOWANIE

Rada przyjęła wspólne stanowisko większością kwalifikowaną. Komisja uważa, że wspólne stanowisko odzwierciedla główne cele jej wniosku i dlatego może je poprzeć.