

Dziennik Urzędowy

C 62 E

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 52

17 marca 2009

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

III Akty przygotowawcze

RADA

2009/C 62 E/01	Wspólne stanowisko (WE) nr 5/2009 z dnia 9 stycznia 2009 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE ⁽¹⁾	1
2009/C 62 E/02	Wspólne stanowisko (WE) nr 6/2009 z dnia 9 stycznia 2009 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych (wersja przekształcona) ⁽¹⁾	25
2009/C 62 E/03	Wspólne stanowisko (WE) nr 7/2009 z dnia 9 stycznia 2009 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (wersja przekształcona) ⁽¹⁾	46

PL

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 5/2009

przyjęte przez Radę w dniu 9 stycznia 2009 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/C 62 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pełne utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób, zwanego dalej „zawodem przewoźnika drogowego”. Te wspólne zasady przyczynią się — w interesie przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki — do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Ułatwią one również przewoźnikom drogowym skuteczne korzystanie ze swobody przedsiębiorczości.

- (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 transportu krajowego i międzynarodowego ⁽⁴⁾, 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 ta jest stosowana niejednolicie w poszczególnych państwach członkowskich. Rozbieżności te mają wielorakie negatywne konsekwencje, w szczególności prowadzą do zakłócenia konkurencji, braku przejrzystości rynku oraz niejednolitego poziomu kontroli, jak również ryzyka, że przedsiębiorstwa zatrudniające pracowników o niskim poziomie kwalifikacji zawodowych będą ignorowały przepisy w sprawie bezpieczeństwa drogowego i polityki społecznej lub przestrzegały je w ograniczonym zakresie, co może zaszkodzić wizerunkowi sektora.

- (3) Wymienione konsekwencje są tym bardziej szkodliwe, że mogą zakłócić prawidłowe funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego, ponieważ rynek międzynarodowego transportu rzeczy i niektórych operacji kabotażu jest dostępny dla przedsiębiorstw w całej Wspólnocie. Jedynym warunkiem, który przedsiębiorstwa te muszą spełnić, jest posiadanie licencji wspólnotowej, którą mogą uzyskać po spełnieniu warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (przekształcenie) ⁽⁵⁾ i rozporządzeniem Parlamentu

⁽¹⁾ Dz.U. C 151 z 17.6.2008, s. 16.

⁽²⁾ Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 1.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. (dotycząca nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko rady z dnia 9 stycznia 2009 r., stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotycząca nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja rady dnia

⁽⁴⁾ Dz.U. L 124 z 23.5.1996, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L ...

- Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku dla usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie) ⁽¹⁾.
- (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 wspólnotowymi są rozporządzenia, rozporządzenie jest najbardziej odpowiednim instrumentem regulacji dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.
- (5) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość dostosowania warunków, których należy przestrzegać w celu wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu, ze względu na szczególny charakter i ograniczenia w tych regionach. Przedsiębiorstwa posiadające w tych regionach siedzibę, które przestrzegają warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego tylko wskutek takiego dostosowania, nie powinny jednak mieć możliwości uzyskania licencji wspólnotowej. Dostosowanie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego nie powinno stanowić utrudnienia w wykonywaniu przewozów w regionach najbardziej oddalonych dla przedsiębiorstw, które zostałyby dopuszczone do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i spełniają wszystkie warunki ogólne określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (6) W trosce o zapewnienie uczciwej konkurencji wspólne zasady dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego powinny być stosowane w jak najszerszym stopniu do wszystkich przedsiębiorstw. Nie ma jednak potrzeby włączania do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstw, które wykonują przewozy o nikłym wpływie na rynek transportu.
- (7) Państwo członkowskie siedziby powinno sprawdzać, czy przedsiębiorstwo nieprzerwanie spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, tak aby w razie konieczności właściwe organy tego państwa członkowskiego miały możliwość podejmowania decyzji o zawieszeniu lub cofaniu zezwoleń, które pozwalają przedsiębiorstwu prowadzić działalność na rynku. Należyte przestrzeganie i wiarygodna kontrola warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wymagają od przedsiębiorstw prowadzenia działalności gospodarczej w sposób rzeczywisty i ciągły.
- (8) Należy wyraźnie określić osoby fizyczne o dobrej reputacji i wymaganych kompetencjach zawodowych i wskazać je właściwym organom. Osoby te, zwane dalej „zarządzającymi transportem”, powinny w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać operacjami transportowymi przedsiębiorstw zajmujących się transportem drogowym. Należy sprecyzować warunki, na podstawie których uznaje się daną osobę za odpowiedzialną za rzeczywiste i ciągłe zarządzanie operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie.
- (9) Wymóg dobrej reputacji zarządzającego transportem oznacza, że nie może on być skazany za poważne przestępstwa ani nie mogą na nim ciążyć sankcje za poważne naruszenie, w szczególności przepisów wspólnotowych w dziedzinie transportu drogowego. Wyrok skazujący lub sankcje nakładane na zarządzającego transportem lub przedsiębiorstwo transportu drogowego w jednym lub kilku państwach członkowskich za najpoważniejsze naruszenie przepisów wspólnotowych powinny skutkować utratą dobrej reputacji, pod warunkiem że właściwy organ ustalił, że przed wydaniem prawomocnej decyzji odpowiednio przeprowadzono i udokumentowano dochodzenie gwarantujące podstawowe prawa procesowe, i że przestrzegano odpowiedniego prawa do odwołania.
- (10) Przedsiębiorstwo transportu drogowego musi posiadać minimalną zdolność finansową konieczną do zapewnienia właściwego rozpoczęcia działalności i należytego zarządzania. Gwarancja bankowa lub ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej może stanowić dla przedsiębiorstw prosty i opłacalny ekonomicznie sposób wykazania zdolności finansowej.
- (11) Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych powinien zwiększyć społeczno-ekonomiczną skuteczność sektora transportu drogowego. W konsekwencji kandydaci do funkcji zarządzającego transportem powinni dysponować wiedzą fachową na wysokim poziomie. Aby zapewnić większą jednolitość warunków składania egzaminów, a także promować wysoką jakość szkolenia, należy przewidzieć możliwość upoważniania przez państwa członkowskie ośrodków egzaminacyjnych i ośrodków szkoleniowych według określonych przez te państwa kryteriów. Zarządzający transportem powinni posiadać niezbędną wiedzę z zakresu obejmującego zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy. Wykaz dziedzin, których znajomość jest wymagana dla uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych, oraz zasady organizacji egzaminów mogą ulegać zmianie wraz z postępem technicznym, dlatego też należy zapewnić możliwość ich aktualizacji. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia z egzaminów osób, które mogą udowodnić ciągłość doświadczenia w zarządzaniu działalnością przewozową.
- (12) Uczciwa konkurencja i transport drogowy w pełni zgodny z przepisami wymagają jednolitego poziomu monitorowania przez państwa członkowskie. Zasadniczą rolę w tym względzie odgrywają organy krajowe odpowiedzialne za nadzorowanie przedsiębiorstw i ważność ich zezwoleń, dlatego należy zapewnić, aby organy te w razie potrzeby przyjmowały odpowiednie działania, zwłaszcza w zakresie zawieszania lub cofania zezwoleń lub stwierdzania niezdolności do kierowania operacjami transportowymi przez zarządzających transportem, którzy notorycznie postępują w sposób niedbały lub działają w złej wierze.
- (13) Lepiej zorganizowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi poprawiłaby skuteczność nadzorowania przedsiębiorstw prowadzących działalność w kilku państwach członkowskich i pozwoliłaby zmniejszyć koszty administracyjne w przyszłości. Elektroniczne rejestry przedsiębiorstw połączone na szczeblu wspólnotowym zgodne ze wspólnotowymi przepisami o ochronie

⁽¹⁾ Dz.U. L ...

danych osobowych ułatwiłyby taką współpracę i ograniczyły koszty związane z kontrolami zarówno po stronie przedsiębiorstw, jak i administracji. Krajowe rejestry istnieją już w kilku państwach członkowskich. Istnieje również infrastruktura mająca na celu wspieranie połączenia między państwami członkowskimi. Bardziej systematyczne wykorzystanie rejestrów elektronicznych może przyczynić się do znacznego zmniejszenia administracyjnych kosztów kontroli, a jednocześnie poprawić ich skuteczność.

- (14) Niektóre dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych dotyczące naruszeń przepisów i sankcji mają charakter danych osobowych. Państwa członkowskie powinny zatem podjąć działania 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 danych⁽¹⁾, w szczególności w odniesieniu do nadzoru przetwarzania danych osobowych przez organy publiczne, prawa osób, których dane dotyczą, do informacji, ich prawa dostępu do danych i prawa do sprzeciwu. Do celów niniejszego rozporządzenia tego rodzaju dane należy przechowywać co najmniej przez dwa lata, aby zapewnić, by zdyskwalifikowane przedsiębiorstwa nie prowadziły działalności w innych państwach członkowskich.
- (15) Stopniowe łączenie rejestrów krajowych ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia szybkiej i skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi i dla zagwarantowania, że przewoźnicy nie będą skłonni do popełniania poważnych naruszeń w innych państwach członkowskich niż to, w którym mają siedzibę, ani do podejmowania ryzyka ich popełnienia. Połączenie wymaga wspólnego określenia szczegółowego formatu danych podlegających wymianie oraz technicznych procedur wymiany.
- (16) Aby wymiana informacji między państwami członkowskimi była skuteczna, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe oraz określić pewne wspólne procedury obejmujące przynajmniej terminy przekazywania informacji i ich charakter.
- (17) Aby ułatwić korzystanie ze swobody przedsiębiorczości, za wystarczający dowód dobrej reputacji — na potrzeby dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w państwie członkowskim siedziby — należy uznać okazanie odpowiednich dokumentów wydanych przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik drogowy mieszkał, pod warunkiem, że dane osoby nie zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w innych państwach członkowskich.
- (18) Aby ułatwić korzystanie ze swobody przedsiębiorczości, certyfikat zgodny z jednolitym wzorem wydawany na podstawie niniejszego rozporządzenia powinien być uznawany przez państwo członkowskie siedziby za wystarczający dowód w zakresie kompetencji zawodowych.
- (19) Niezbędne jest ściślejsze nadzorowanie stosowania niniejszego rozporządzenia na poziomie Wspólnoty. Wiąże się

to z przekazywaniem Komisji regularnych sprawozdań sporządzanych w oparciu o rejestry krajowe na temat dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych przedsiębiorstw z sektora transportu drogowego.

- (20) Państwa członkowskie powinny przewidzieć sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (21) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, czyli unowocześnienie przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego w celu zapewnienia bardziej jednolitego i skutecznego ich stosowania w państwach członkowskich, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, o której mowa w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (22) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny być przyjmowane zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.
- (23) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do sporządzenia wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów, które skutkują utratą przez przewoźników drogowych dobrej reputacji, do dostosowania do postępu technicznego załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia dotyczących wiedzy, którą należy uwzględnić przy uznawaniu przez państwa członkowskie kompetencji zawodowych oraz wzoru certyfikatu kompetencji zawodowych, oraz do sporządzenia wykazu naruszeń, które oprócz naruszeń określonych w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez dodanie do niego nowych elementów innych niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (24) Dyrektywa 96/26/WE powinna zostać uchylona,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw, które mają siedzibę we Wspólnocie i wykonują zawód przewoźnika drogowego. Dotyczy ono również przedsiębiorstw, które mają zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Odniesienia do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego uznaje się odpowiednio za odniesienia do przedsiębiorstw, które mają zamiar wykonywać ten zawód.

3. W odniesieniu do regionów, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu, zainteresowane państwa członkowskie mogą dostosować warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, o ile w tych regionach działania są prowadzone w pełni przez przedsiębiorstwa, które posiadają tam siedzibę.

4. W drodze odstępstwa od ust. 2, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

- a) przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa ładunkowa nie przekracza 3,5 tony. Państwa członkowskie mogą jednak obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych;
- b) przedsiębiorstw wykonujących usługi drogowego transportu osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub bezpłatnie, lub których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób;
- c) przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego wyłącznie pojazdami silnikowymi, których maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h.

5. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania wszystkich lub części przepisów niniejszego rozporządzenia przewoźników drogowych wykonujących wyłącznie krajowe przewozy drogowe, które mają jedynie nikły wpływ na rynek transportowy z uwagi na:

- a) rodzaj przewożonych rzeczy; lub
- b) niewielką odległość.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- 1) „zawód przewoźnika drogowego rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa wykonującego w celach zarobkowych transport rzeczy, środkami takimi jak pojazd silnikowy lub zespół pojazdów;
- 2) „zawód przewoźnika drogowego osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę

ponoszoną przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu;

- 3) „zawód przewoźnika drogowego” oznacza zawód przewoźnika drogowego osób lub zawód przewoźnika drogowego rzeczy;
- 4) „przedsiębiorstwo” oznacza osobę fizyczną lub prawną, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, stowarzyszenie lub grupę osób bez osobowości prawnej, nastawione na osiągnięcie zysku lub nie, lub jakikolwiek podmiot publiczny, posiadający własną osobowość prawną lub podlegający organowi, który taką osobowość posiada, wykonujące przewozy osób lub osobę fizyczną lub prawną, wykonującą przewozy towarowe w celach handlowych;
- 5) „zarządzający transportem” oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorstwo lub, jeżeli przedsiębiorstwo jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub w razie potrzeby inną osobę fizyczną wyznaczoną przez to przedsiębiorstwo na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągle działalnością przewozową przedsiębiorstwa;
- 6) „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” oznacza decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorstwo spełniające warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego;
- 7) „właściwy organ” oznacza organ państwa członkowskiego na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, który w celu wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego sprawdza, czy przedsiębiorstwo spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, i jest uprawniony do wydawania, zawieszania lub cofania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 8) „państwo członkowskie siedziby” oznacza państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę, niezależnie od tego, z jakiego państwa pochodzi zarządzający transportem tego przedsiębiorstwa.

Artykuł 3

Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

1. Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać następujące wymogi:

- a) posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich;
- b) cieszyć się dobrą reputacją;
- c) posiadać odpowiednią zdolność finansową;
- d) posiadać wymagane kompetencje zawodowe.

2. Państwa członkowskie mogą nałożyć dodatkowe proporcjonalne i niedyskryminujące wymogi, które przedsiębiorstwa muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego.

Artykuł 4

Zarządzający transportem

1. Przedsiębiorstwo wykonujące zawód przewoźnika drogowego wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną — zarządzającego transportem — która spełnia warunki przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) i która:

- a) w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa;
- b) ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorstwo jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą, oraz
- c) mieszka na terenie Wspólnoty.

2. Jeżeli przedsiębiorstwo nie spełnia wymogu kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. d), właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, pod warunkiem że:

- a) przedsiębiorstwo wyznaczy osobę fizyczną zamieszkałą na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorstwa;
- b) umowa wiążąca przedsiębiorstwo z osobą, o której mowa w lit. a), precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły, oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;
- c) w charakterze zarządzającego transportem osoba, o której mowa w lit. a), może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o obniżeniu liczby przedsiębiorstw lub łącznej wielkości floty pojazdów, którymi może zarządzać ta osoba; oraz
- d) osoba, o której mowa w lit. a), wykonuje określone zadania wyłącznie w interesie przedsiębiorstwa, a jej obowiązki są wykonywane niezależnie od przedsiębiorstw, na rzecz których dane przedsiębiorstwo wykonuje przewozy.

3. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję, aby zarządzający transportem wyznaczony zgodnie z ust. 1 nie mógł być dodatkowo wyznaczony zgodnie z ust. 2 lub aby mógł być wyznaczony jedynie w odniesieniu do ograniczonej liczby przedsiębiorstw lub floty pojazdów mniejszej niż określona w ust. 2 lit. c).

4. Przedsiębiorstwo powiadamia właściwy organ o wyznaczeniu zarządzającego lub zarządzających transportem.

ROZDZIAŁ II

WARUNKI ZWIĄZANE Z WYMOGAMI OKREŚLONYMI W ART. 3

Artykuł 5

Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby

Aby spełnić wymóg przewidziany w art. 3 ust. 1 lit. a), przedsiębiorstwo musi w danym państwie członkowskim:

- a) posiadać siedzibę położoną w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których na wniosek właściwego organu może udostępnić dokumenty dotyczące prowadzonej działalności, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorstwa na ich terytorium udostępniały takie dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili;
- b) gdy zezwolenie zostanie wydane — dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego — będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;
- c) prowadzić swoje działania w sposób rzeczywisty i ciągły za pomocą niezbędnego wyposażenia w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim.

Artykuł 6

Warunki związane z wymogiem dobrej reputacji

1. Z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu, państwa członkowskie określają warunki, które przedsiębiorstwo i zarządzający transportem muszą spełniać, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b).

Przy określaniu, czy przedsiębiorstwo spełniło ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorstwa, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorstwa, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

Warunki, o których mowa w akapicie pierwszym, obejmują przynajmniej następujące wymogi:

- a) dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorstwa transportowego nie podważają żadne poważne zarzuty, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach:
 - (i) prawo handlowe,
 - (ii) prawo upadłościowe,
 - (iii) płace i warunki zatrudnienia w zawodzie,
 - (iv) prawo o ruchu drogowym,
 - (v) odpowiedzialność zawodowa; oraz
- b) zarządzający transportem lub przedsiębiorstwo transportowe nie zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za poważne przestępstwo ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie 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) badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych;
 - (v) dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób;
 - (vi) bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych;
 - (vii) instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
 - (viii) prawa jazdy;
 - (ix) dostępu do zawodu;
 - (x) transportu zwierząt.

2. Do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b):

- a) Jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorstwo transportowe zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów wspólnotowych, wymienionych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę, przeprowadza w odpowiedni i terminowy sposób należycie zakończone postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę w lokalach danego przedsiębiorstwa.

W ramach postępowania ustala się, czy w danym przypadku i w określonych okolicznościach utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. Każde takie ustalenie musi być należycie umotywowane i uzasadnione.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję, może zdecydować, że dobra reputacja pozostanie nienaruszona. W takim przypadku uzasadnienie zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczba takich decyzji zamieszczana jest w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.

Jeśli właściwy organ nie uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji;

- b) Komisja sporządza wykaz kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów wspólnotowych, które — poza naruszeniami wymienionymi w załączniku IV — mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji. Ustalając priorytety kontroli zgodnie z art. 12 ust. 1, państwa członkowskie biorą pod uwagę informacje o tych naruszeniach, w tym informacje otrzymane z innych państw członkowskich.

Środki odnoszące się do tego wykazu, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie do niego innych elementów są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

W tym celu Komisja:

- (i) określa kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń;
- (ii) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń; oraz
- (iii) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem.

3. Wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. b) nie jest spełniony do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego lub innych środków o skutku równoważnym na podstawie odpowiednich przepisów krajowych.

Artykuł 7

Warunki związane z wymogiem zdolności finansowej

1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorstwo musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu przedsiębiorstwo wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Do celów niniejszego rozporządzenia wartość euro ustala się co pięć lat w walutach krajowych państw członkowskich, które nie uczestniczą w trzecim etapie europejskiej unii walutowej. Stosowane kursy odpowiadają opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* kursom z pierwszego dnia roboczego października. Kursy te obowiązują od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Pozycje księgowe, o których mowa w akapicie pierwszym, odpowiadają pozycjom określonym w czwartej dyrektywie Rady 78/660/EWG z dnia 25 lipca 1978 r. wydanej na podstawie art. 54 ust. 3 lit. g) Traktatu, w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek ⁽¹⁾.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorstwo wykazało swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy. Państwa członkowskie mogą zdecydować o tym, że skorzystanie z gwarancji może nastąpić za zgodą właściwego organu, który wydaje zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i że gwarancja ta nie może zostać zwolniona bez zgody tego organu.

3. Sprawdzeniu podlegają roczne sprawozdania finansowe, o których mowa w ust. 1, oraz gwarancja, o której mowa w ust. 2, jednostki gospodarczej posiadającej siedzibę w państwie członkowskim, w którym został złożony wniosek o zezwolenie, a nie innej jednostki posiadającej siedzibę w innym państwie członkowskim.

Artykuł 8

Warunki związane z wymogiem kompetencji zawodowych

1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. d) dana osoba lub dane osoby muszą posiadać wiedzę na poziomie przewidzianym w załączniku I część I w wymienionych tam dziedzinach. Wiedza ta zostaje wykazana w trakcie obowiązkowego egzaminu pisemnego, który — jeśli tak zdecyduje państwo członkowskie — może zostać uzupełniony egzaminem ustnym. Egzaminy te organizowane są zgodnie z załącznikiem I część II. W tym celu państwa członkowskie mogą zdecydować o obowiązku udziału w szkoleniu przed egzaminem.

2. Wyłącznie organy lub podmioty należycie upoważnione do tego celu przez państwo członkowskie zgodnie z określonymi przez nie kryteriami mogą organizować egzaminy pisemne i ustne, o których mowa w ust. 1, i wydawać odpowiednie świadectwa. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy warunki organizowania egzaminów przez te organy lub podmioty są zgodne z załącznikiem I.

3. Państwa członkowskie mogą należycie upoważnić — według określonych przez siebie kryteriów — podmioty, które mogą oferować wnioskodawcom szkolenia wysokiej jakości przygotowujące do egzaminów, a także kształcenie ustawiczne w celu umożliwienia zarządzającym transportem aktualizację wiedzy, o ile mają taką wolę.

4. Państwo członkowskie może zwolnić posiadaczy wydanych w tym państwie członkowskim określonych dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne, obejmujące wiedzę ze wszystkich dziedzin wymienionych w załączniku I, które zostały wyraźnie wskazane w tym celu; zwolnienie dotyczy tylko przedmiotów objętych dyplomami.

Zwolnienie ma jedynie zastosowanie do tych sekcji w części I załącznika I, co do których dyplom obejmuje wszystkie dziedziny wymienione w nagłówku każdej sekcji.

Państwo członkowskie może zwolnić z poszczególnych części egzaminu posiadaczy certyfikatów kompetencji zawodowych obowiązujących w odniesieniu do krajowego transportu drogowego w tym państwie członkowskim.

5. Jako dowód kompetencji zawodowych przedstawia się certyfikat wydany przez organ lub podmiot, o których mowa w ust. 2. Certyfikatu nie może być przekazywany na rzecz innej osoby. Certyfikat posiada cechy bezpieczeństwa określone w załączniku II, jest sporządzany zgodnie ze wzorem znajdującym się w załączniku III i jest opatrywany pieczęcią i podpisem odpowiednio upoważnionego organu lub podmiotu, które go wydały.

6. Komisja dostosowuje załącznik I, II i III do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

7. Komisja zachęca do wymiany między państwami członkowskimi doświadczeń i informacji na temat szkoleń, egzaminów i zezwoleń, a także ułatwia taką wymianę, w tym również przez dowolny organ, który może wyznaczyć w tym celu.

Artykuł 9

Zwolnienie z egzaminu

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu osób, które wykażą, że przez okres 15 lat od ... (*) nieprzerwanie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub transportu drogowego osób w państwie członkowskim, z egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1.

ROZDZIAŁ III

ZEZWOLENIE I NADZÓR

Artykuł 10

Właściwe organy

1. Każde państwo członkowskie wyznacza co najmniej jeden właściwy organ, który zapewnia prawidłowe wdrożenie niniejszego rozporządzenia. Organy te są upoważnione do:

- rozpatrywania wniosków złożonych przez przedsiębiorstwa;
- udzielania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także zawieszania i cofania tych zezwoleń;
- uznawania osoby fizycznej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w charakterze zarządzającego transportem;
- przeprowadzania wymaganych kontroli w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorstwo spełnia wymogi, o których mowa w art. 3.

⁽¹⁾ Dz.U. L 222 z 14.8.1978, s. 11.

^(*) Datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Właściwe organy podają do publicznej wiadomości wszystkie warunki obowiązujące na mocy niniejszego rozporządzenia, wszelkie inne przepisy krajowe, procedury obowiązujące zainteresowanych wnioskodawców wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami.

Artykuł 11

Rozpatrywanie i rejestracja wniosków

1. Przedsiębiorstwo transportowe, które spełnia wymogi określone w art. 3, otrzymuje na wniosek zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Właściwy organ bada, czy przedsiębiorstwo, które złożyło wniosek, spełnia wymogi, o których mowa w tym artykule. Państwa członkowskie mogą w odpowiednich przepisach krajowych określić okres obowiązywania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Ocena wniosku może prowadzić do wydania licencji wspólnotowej zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr .../2009 i (WE) nr .../2009. Przedsiębiorstwom, które wykonują przewozy wyłącznie na jego terytorium, państwo członkowskie może wydać zezwolenie innego rodzaju niż licencja wspólnotowa.

2. Właściwy organ odnotowuje w krajowym rejestrze elektronicznym, o którym mowa w art. 16, dane określone w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)–d) dotyczące przedsiębiorstw, które uzyskały zezwolenie.

3. Właściwy organ rozpatruje wniosek o zezwolenie w jak najkrótszym terminie, nie dłużej niż trzy miesiące od daty otrzymania przez właściwy organ wszystkich dokumentów koniecznych do rozpatrzenia wniosku. W należycie uzasadnionych przypadkach właściwy organ może wydłużyć ten termin o dwa miesiące.

4. Do dnia 31 grudnia 2012 r. właściwy organ — dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorstwa — sprawdza w razie jakichkolwiek wątpliwości, czy w momencie składania wniosku przedsiębiorstwo lub wskazany(-i) zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa.

Od dnia 1 stycznia 2013 r. właściwy organ — dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorstwa — sprawdza przez dostęp do danych, o których mowa w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. f), który polega na bezpośrednim bezpiecznym dostępie do odpowiedniej części krajowych rejestrów lub jest udzielany na prośbę, czy w momencie składania wniosku przedsiębiorstwo lub wskazany(-i) zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i dotyczące przesunięcia o maksymalnie trzy lata dat, o których mowa w niniejszym ustępie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

5. Przedsiębiorstwa posiadające zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika powiadamiają w terminie 28 dni — lub krótszym, o ile zdecydowało tak państwo członkowskie siedziby

— właściwy organ, który wydał zezwolenie, o zmianach dotyczących danych, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 12

Kontrole

1. Właściwe organy sprawdzają, czy przedsiębiorstwa, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi przewidziane w art. 3. W tym celu państwa członkowskie przeprowadzają kontrole w przedsiębiorstwach, które zostały sklasyfikowane jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku. Mając to na względzie, państwa członkowskie rozszerzają system oceny ryzyka ustanowiony przez nie zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym ⁽¹⁾ o wszystkie naruszenia, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia.

2. Do dnia 31 grudnia 2014 r. państwa członkowskie przeprowadzają kontrole przynajmniej co pięć lat, aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwa nadal spełniają wymogi przewidziane w art. 3.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, dotyczące przesunięcia daty, o której mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

3. Na wniosek Komisji w należycie uzasadnionych przypadkach państwo członkowskie przeprowadza indywidualne kontrole, aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwo nadal spełnia warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Państwo członkowskie informuje Komisję o wynikach takich kontroli i o działaniach podjętych w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorstwo nie spełnia już wymogów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 13

Procedura zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia

1. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że istnieje ryzyko, że przedsiębiorstwo nie spełnia już wymogów przewidzianych w art. 3, informuje o tym przedsiębiorstwo. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że co najmniej jeden z tych wymogów nie jest już spełniany, może określić jeden z następujących terminów na uregulowanie tej sytuacji przez przedsiębiorstwo:

- termin nieprzekraczający sześciu miesięcy na zatrudnienie osoby, która zastąpi zarządzającego transportem, jeżeli zarządzający transportem przestał spełniać wymogi dobrej reputacji lub kompetencji zawodowych, który to termin może zostać przedłużony o sześć miesięcy w przypadku śmierci zarządzającego transportem lub jego niedyspozycji ze względów zdrowotnych;
- termin nieprzekraczający sześciu miesięcy — w przypadku gdy uregulowanie sytuacji wymaga od przedsiębiorstwa wykazania, że posiada rzeczywistą i stałą siedzibę;

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy — jeśli nie jest spełniany wymóg zdolności finansowej, aby wykazać, że ten wymóg będzie ponownie spełniany w sposób ciągły.

2. Właściwy organ może żądać od przedsiębiorstw, którym zezwolenie zostało zawieszono albo cofnięte, aby przed zastosowaniem środków rehabilitujących, ich zarządzający transportem zdali egzaminy, o których mowa w art. 8.

3. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że przedsiębiorstwo nie spełnia już jednego lub większej liczby wymogów przewidzianych w art. 3, zawiesza lub cofa zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie później niż z upływem terminów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 14

Stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi

1. Jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację zgodnie z art. 6 właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem jest niezdolny do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa.

2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi certyfikat kompetencji zawodowych zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 5, nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.

Artykuł 15

Decyzje właściwych organów i odwołania

1. Decyzje negatywne podejmowane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym o odmownym rozpatrzeniu wniosku, zawieszeniu lub cofnięciu udzielonego zezwolenia lub stwierdzeniu niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, zawierają uzasadnienie.

W decyzjach tych uwzględnia się dostępne informacje na temat naruszeń popełnionych przez przedsiębiorstwo lub zarządzającego transportem, które mogą zaszkodzić dobrej reputacji przedsiębiorstwa, a także wszystkie inne informacje, którymi dysponuje właściwy organ. Określają one środki rehabilitujące, które mają zastosowanie w przypadku zawieszenia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

2. Państwa członkowskie podejmują kroki, aby zapewnić przedsiębiorstwom i osobom zainteresowanym możliwość wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, do co najmniej jednego niezależnego i bezstronnego organu lub do sądu.

ROZDZIAŁ IV

UPROSZCZENIE I WSPÓŁPRACA ADMINISTRACYJNA

Artykuł 16

Krajowe rejestry elektroniczne

1. W celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 11–14 i 26, każde państwo członkow-

skie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorstw transportu drogowego, które od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskały zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przetwarzanie danych, które zawiera rejestr, podlega kontroli wyznaczonego w tym celu organu publicznego. Odpowiednie dane znajdujące się w krajowym rejestrze elektronicznym są dostępne dla wszystkich właściwych organów danego państwa członkowskiego

Do dnia 1 czerwca 2009 r. Komisja wyda wytyczne dotyczące minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego od daty jego utworzenia, tak aby ułatwić połączenie rejestrów w przyszłości. Może ona zalecić umieszczanie numeru rejestracyjnego pojazdu oprócz danych, o których mowa w ust. 2.

2. Krajowy rejestr elektroniczny zawiera przynajmniej następujące dane:

- a) nazwę i formę prawną przedsiębiorstwa;
- b) adres jego siedziby;
- c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia warunku dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, w stosownych przypadkach, nazwisko przedstawiciela prawnego;
- d) rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów objętych zezwoleniem i, w stosownych przypadkach, numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów;
- e) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat;
- f) nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa do czasu przywrócenia dobrej reputacji tych osób zgodnie z art. 6 ust. 3, a także stosowane środki rehabilitujące.

Do celów lit. e) państwa członkowskie mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. zdecydować o umieszczaniu w krajowym rejestrze elektronicznym tylko najpoważniejszych naruszeń określonych w załączniku IV.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio dla wszystkich właściwych organów w danym państwie członkowskim. Informacji udziela się w terminie 30 dni roboczych od otrzymania wniosku.

W każdym przypadku dane, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, dostępne są organom innym niż właściwe organy, jedynie w przypadku gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego i jeśli ich urzędnicy są zaprzysiężeni lub w inny sposób formalnie zobowiązani do zachowania tajemnicy.

3. Dane dotyczące przedsiębiorstwa, którego zezwolenie zostało zawieszono albo cofnięte, pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym przez dwa lata od daty wygaśnięcia zawieszenia lub cofnięcia licencji, a następnie zostają niezwłocznie usunięte.

Dane dotyczące każdej osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym do chwili przywrócenia tej osobie dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 3. Po zastosowaniu środka rehabilitującego lub innych środków o równoważnym skutku dane te zostają niezwłocznie usunięte.

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, obejmują, stosownie do przypadku, przyczyny oraz czas obowiązywania zawieszenia, cofnięcia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie działania niezbędne, by zapewnić, aby wszystkie dane w krajowym rejestrze elektronicznym — w szczególności dane, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. e) i f) — były aktualizowane i dokładne.

5. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 państwa członkowskie podejmują wszelkie działania niezbędne, by zapewnić, aby krajowe rejestry elektroniczne dostępne były w całej Wspólnocie poprzez krajowe punkty kontaktowe określone w art. 18. Krajowe punkty kontaktowe zostają udostępnione w terminie do 31 grudnia 2012 r., tak aby właściwy organ w dowolnym państwie członkowskim miał możliwość dostępu do krajowego rejestru elektronicznego dowolnego państwa członkowskiego.

6. Komisja — zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2 — przyjmuje wspólne zasady dotyczące wdrożenia ust. 5, takie jak format wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i wspierania interoperacyjności krajowych rejestrów elektronicznych z innymi odpowiednimi bazami danych. Te wspólne zasady określają, który organ odpowiada za dostęp do danych, dalsze korzystanie i aktualizację danych po uzyskaniu do nich dostępu oraz obejmują w tym celu zasady logowania danych i ich monitorowania.

7. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, dotyczące przesunięcia terminów, o których mowa w ust. 1 i 5, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

Artykuł 17

Ochrona danych osobowych

W odniesieniu do stosowania dyrektywy 95/46/WE państwa członkowskie zapewniają w szczególności, aby:

- każda osoba była informowana, jeżeli dane jej dotyczące są zapisywane lub planowane jest przekazanie ich stronie trzeciej. Informacja taka musi wskazywać organ odpowiedzialny za przetwarzanie danych, rodzaj przetwarzanych danych i powody ich przetwarzania;
- każda osoba miała prawo dostępu do danych jej dotyczących będących w posiadaniu organu odpowiedzialnego za ich przetwarzanie. Prawo to może być wykonywane bez ograni-

czeń, w rozsądnych odstępach czasu, bez nadmiernej zwłoki lub kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę;

- każda osoba, której dane są niekompletne lub nieprawidłowe, miała prawo do żądania, aby dane te zostały sprostowane, usunięte lub zablokowane;
- każda osoba miała z ważnych i uzasadnionych przyczyn prawo do sprzeciwienia się przetwarzaniu danych, które jej dotyczą. Jeżeli sprzeciw ten jest uzasadniony, przetwarzanie nie może dotyczyć tych danych.

Artykuł 18

Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy swoich krajowych punktów kontaktowych w terminie do dnia ... (*). Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

2. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje w ramach niniejszego rozporządzenia, wykorzystują krajowe punkty kontaktowe wyznaczone na mocy ust. 1.

3. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje na temat naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 2, lub na temat zarządzających transportem uznanych za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi, przestrzegają procedur i terminów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr .../2009, lub — w zależności od przypadku — w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr .../2009. Państwo członkowskie, które od innego państwa członkowskiego otrzyma powiadomienie o naruszeniu przepisów, którego skutkiem było wydanie wyroku skazującego lub nałożenie sankcji przez inne państwo członkowskie, wpisuje zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.

ROZDZIAŁ V

WZAJEMNE UZNAWANIE ZAŚWIADCZEŃ I INNYCH DOKUMENTÓW

Artykuł 19

Zaświadczenia i inne dokumenty dotyczące dobrej reputacji

1. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 4 państwo członkowskie siedziby akceptuje, jako wystarczający dowód dobrej reputacji w celu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, wyciąg z rejestru karnego lub — w przypadku jego braku — podobny dokument wydany przez właściwy organ sądowy lub administracyjny w państwie członkowskim, w którym mieszkał zarządzający transportem.

(*) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Jeżeli państwo członkowskie nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące dobrej reputacji, a spełnienia tych warunków nie można wykazać za pomocą dokumentów, o których mowa w ust. 1, dane państwo członkowskie akceptuje, jako wystarczający dowód w odniesieniu do obywateli innych państw członkowskich, zaświadczenie wydane przez właściwy organ sądowy lub administracyjny państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których mieszkał zarządzający transportem, stwierdzające, że odnośne warunki zostały spełnione. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.

3. W przypadku gdy państwo lub państwa członkowskie, w których mieszkał zarządzający transportem, nie wydadzą dokumentu, o którym mowa w ust. 1 lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, dokument taki lub takie zaświadczenie można zastąpić oświadczeniem pod przysięgą lub uroczystym oświadczeniem złożonym przez zarządzającego transportem przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym — lub, w stosownym przypadku, przed notariuszem w państwie członkowskim, w którym mieszkał zarządzający transportem. Taki organ lub notariusz wydaje zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub uroczystego oświadczenia.

4. Dokumentu, o którym mowa w ust. 1 i zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, nie przyjmuje się, jeśli zostały przedłożone później niż trzy miesiące od daty ich wydania. Dotyczy to również oświadczenia złożonego zgodnie z ust. 3.

Artykuł 20

Zaświadczenia dotyczące zdolności finansowej

Jeżeli państwo członkowskie — oprócz warunków, o których mowa w art. 7 — nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące zdolności finansowej, dane państwo członkowskie — w przypadku obywateli innych państw członkowskich — jako wystarczający dowód akceptuje zaświadczenie wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których mieszkał zarządzający transportem, potwierdzające spełnienie tych warunków. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.

Artykuł 21

Certyfikaty kompetencji zawodowych

1. Państwa członkowskie uznają za wystarczający dowód posiadania kompetencji zawodowych certyfikat zgodny ze wzorem, który znajduje się w załączniku III, wydany przez organ lub podmiot odpowiednio upoważnione do tego celu.

2. Certyfikat wydany przed dniem ... (*) jako dowód posiadania kompetencji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia, uznaje się za równoważny z certyfikatem, którego wzór znajduje się w załączniku III, i traktuje się jako dowód posiadania kompetencji zawodowych we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby posiadacze certyfikatów kompetencji zawodowych ważnych wyłącznie w odniesieniu do krajowego transportu drogowego zdawali egzaminy lub części egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1.

(*) Datę stosowania niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 22

Sankcje

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia ... (**) i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich ich zmianach. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przedsiębiorstwa lub jego siedzibę.

2. Sankcje, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, cofnięcie takiego zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem do kierowania operacjami transportowymi.

Artykuł 23

Przepisy przejściowe

Przedsiębiorstwa, które przed dniem ... (***) posiadały zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia ... (**).

Artykuł 24

Wzajemna pomoc

Właściwe organy państw członkowskich ściśle współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy wymieniają informacje na temat wyroków skazujących i sankcji nałożonych w związku z poważnymi naruszeniami oraz inne konkretne informacje, które mogą mieć wpływ na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w zakresie ochrony danych osobowych.

Artykuł 25

Procedura komitetu

1. Komisję wspiera komitet utworzony na mocy art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

(**) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(***) Datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

Artykuł 26

Sprawozdawczość

1. Co dwa lata państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie z działalności właściwych organów i przekazują je Komisji. Sprawozdanie zawiera:

- a) analizę sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych;
- b) liczbę wydanych, zawieszonych i cofniętych zezwoleń w podziale na rok i rodzaj, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności wraz z przyczynami wydania tych decyzji;
- c) liczbę certyfikatów kompetencji zawodowych, które wydano każdego roku;
- d) podstawowe statystyki dotyczące krajowych rejestrów elektronicznych i ich wykorzystania przez właściwe organy; oraz
- e) analizę na temat wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innym państwom członkowskim oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 18 ust. 2, jak również liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 18 ust. 3.

2. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1, Komisja co dwa lata przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sprawozdanie zawiera w szczególności ocenę funkcjonowania wymiany informacji między państwami członkowskimi oraz przegląd funkcjonowania i dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych. Sprawozdanie jest publikowane równocześnie ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽¹⁾.

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

Sporządzono w Brukseli ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

...

Artykuł 27

Wykaz właściwych organów

Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji w terminie do dnia ... (*) wykaz właściwych organów, które zostały przez nie wyznaczone do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także wykaz upoważnionych organów i jednostek odpowiedzialnych za organizowanie egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, i wydawanie certyfikatów. Skonsolidowany wykaz tych organów i jednostek z całej Wspólnoty jest publikowany przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 28

Powiadomienie o środkach krajowych

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem, nie później niż 30 dni od daty przyjęcia tych przepisów, a po raz pierwszy do dnia ... (*).

Artykuł 29

Uchylenie

Niniejszym uchyła się dyrektywę 96/26/WE.

Artykuł 30

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... (**).

W imieniu Rady

Przewodniczący

...

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

(*) Datę stosowania niniejszego rozporządzenia.

(**) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK I

I. WYKAZ DZIEDZIN, O KTÓRYCH MOWA W ART. 8

Wiedza brana pod uwagę przy uznawaniu kompetencji 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 rzeczy i przewoźnicy drogowi osób 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 szkolenia określonej w załączniku do decyzji 85/368/EWG ⁽¹⁾, a mianowicie poziom uzyskany w trakcie edukacji obowiązkowej uzupełnionej szkoleniem zawodowym i uzupełniającym szkoleniem technicznym lub szkoły średniej lub innego szkolenia technicznego.

A. PRAWO CYWILNE

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

- 1) znać rodzaje umów zawieranych najczęściej w transporcie drogowym oraz wynikające z nich prawa i obowiązki;
- 2) umieć negocjować prawnie wiążące umowy transportowe, zwłaszcza w odniesieniu do warunków przewozu;

w odniesieniu do transportu drogowego 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 rozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną;
- 4) znać uregulowania i obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR);

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

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

B. PRAWO HANDLOWE

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

- 1) znać warunki i formalności dotyczące prowadzenia działalności na rynku, znać ogólne obowiązki spoczywające na przewoźnikach (rejestracja, prowadzenie rachunkowości itd.) oraz konsekwencje upadłości przedsiębiorstwa;
- 2) posiadać odpowiednią wiedzę o różnych formach spółek handlowych oraz o zasadach ich zakładania i funkcjonowania.

C. PRAWO SOCJALNE

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności znać:

- 1) rolę i funkcje różnych instytucji społecznych związanych z transportem drogowym (związki zawodowe, rady pracownicze, przedstawiciele pracowników, inspektorzy pracy itd.);
- 2) obowiązki pracodawców w zakresie ubezpieczenia społecznego pracowników;
- 3) przepisy regulujące umowy o pracę dla różnych kategorii pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportu drogowego (formy umów, obowiązki stron, warunki i czas pracy, płatne urlopy, wynagrodzenie, naruszenie umowy itd.);
- 4) przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku i czasu pracy, w szczególności przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2002/15/WE ⁽²⁾ i dyrektywy 2006/22/WE oraz praktyczne środki dotyczące stosowania tych przepisów; oraz
- 5) przepisy stosowane w dziedzinie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców, w szczególności przepisy dyrektywy 2003/59/WE ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami Członkowskimi Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 199 z 31.7.1985, s. 56).

⁽²⁾ Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

⁽³⁾ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

D. PRAWO PODATKOWE

Wnioskodawca musi, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, w szczególności znać przepisy dotyczące:

- 1) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych;
- 2) podatku od pojazdów silnikowych;
- 3) podatku od niektórych pojazdów użytkowanych w drogowym transporcie rzeczy, opłat drogowych i opłat za korzystanie z infrastruktury;
- 4) podatku dochodowego.

E. DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA I ZARZĄDZANIE FINANSAMI PRZEDSIĘBIORSTWA

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

- 1) znać przepisy i praktyki 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, depozyt gwarancyjny, kredyt hipoteczny, leasing, najem, faktoring itd.) oraz wynikające z nich opłaty i obowiązki;
- 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 przedsiębiorstwa (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 schemat organizacji zatrudnienia w przedsiębiorstwie oraz zaplanować wykonywanie pracy itd.;
- 9) znać zasady marketingu, reklamy i public relations, w tym promocji sprzedaży usług transportowych oraz sporządzania akt klientów itd.;
- 10) znać różne formy ubezpieczeń dotyczących transportu drogowego (odpowiedzialność cywilna, ubezpieczenia wypadkowe/na życie, ubezpieczenia inne niż na życie i ubezpieczenia bagażu) oraz gwarancje i wynikające z nich obowiązki;
- 11) znać oprogramowanie do elektronicznego przysyłania danych w transporcie drogowym;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

- 12) być w stanie stosować przepisy dotyczące fakturowania usług w zakresie drogowego transportu rzeczy oraz znać międzynarodowe reguły handlowe (*Incoterms*) oraz ich zastosowanie;
- 13) znać różne kategorie pomocniczej działalności transportowej, ich rolę, funkcje oraz — w stosownych przypadkach — ich status;

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

- 14) umieć stosować przepisy dotyczące opłat za przejazd i cenników w publicznym i prywatnym transporcie osób;
- 15) umieć stosować przepisy dotyczące fakturowania usług w zakresie drogowego transportu osób.

F. DOSTĘP DO RYNKU

Wnioskodawca musi, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, znać szczególności:

- 1) związane z zawodem przepisy regulujące zarobkowy transport drogowy, najem pojazdów przemysłowych i podwykonawstwo, w szczególności przepisy regulujące formalną organizację zawodu, dostęp do zawodu, zezwolenia na wykonywanie przewozów drogowych na terytorium i poza terytorium Wspólnoty, przeprowadzanie inspekcji oraz sankcje;
- 2) przepisy dotyczące zakładania przedsiębiorstwa transportu drogowego;
- 3) dokumentację wymaganą do świadczenia usług transportu drogowego oraz być w stanie wprowadzać procedury kontrolne w celu zapewnienia, aby zatwierdzone dokumenty związane z każdą operacją transportową, w szczególności te, które dotyczą pojazdu, kierowcy, rzeczy i bagażu, znajdowały się zarówno w pojeździe, jak i w lokalu przedsiębiorstwa;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

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

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

- 6) przepisy dotyczące organizacji rynku drogowego transportu osób;
- 7) przepisy dotyczące rozpoczęcia świadczenia usług drogowego transportu osób oraz być w stanie sporządzać plany transportowe.

G. NORMY TECHNICZNE I TECHNICZNE ASPEKTY DZIAŁALNOŚCI

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

- 1) znać przepisy dotyczące masy i wymiarów pojazdów w państwach członkowskich oraz procedury dotyczące wyjątków, stosowane w przypadku niestandardowych ładunków;
- 2) być w stanie dokonywać doboru pojazdów i ich elementów (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 działania należy podjąć, aby ograniczyć hałas i zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza powstające w wyniku emisji spalin;
- 5) być w stanie sporządzać okresowe plany utrzymania pojazdów i ich wyposażenia;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

- 6) znać różne typy urządzeń do transportu i rozładunku (skrzynie ładunkowe, kontenery, palety itd.) oraz być w stanie wprowadzać procedury i wydawać polecenia dotyczące załadunku i rozładunku rzeczy (roz mieszczania ładunku, układania w stosy, sztautowania, blokowania i klinowania itd.);
- 7) znać różnorodne techniki transportu kombinowanego *piggy-back* oraz techniki przeładunku poziomego;
- 8) być w stanie realizować procedury w celu spełnienia przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych i odpadów, w szczególności tych, które wynikają z dyrektywy 94/55/WE ⁽¹⁾, dyrektywy 96/35/WE ⁽²⁾ i rozporządzenia (EWG) nr 259/93 ⁽³⁾;
- 9) być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów przewidzianych w przepisach dotyczących przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych, w szczególności wymogów wynikających z umowy o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP);
- 10) być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów wynikających z przepisów o transporcie żywych zwierząt.

H. BEZPIECZEŃSTWO DROGOWE

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

- 1) wiedzieć, jakie kwalifikacje są wymagane od kierowców (prawo jazdy, zaświadczenia zdrowotne, zaświadczenia o sprawności itd.);
- 2) być w stanie podjąć konieczne działania, aby zagwarantować, że kierowcy przestrzegają przepisów ruchu drogowego, zakazów i ograniczeń obowiązujących na terenie różnych państw członkowskich (ograniczeń prędkości, pierwszeństwa, ograniczeń postojowych, używania świateł, znaków drogowych itd.);
- 3) być w stanie sporządzać instrukcje dla kierowców w celu kontrolowania przestrzegania przez nich wymogów bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego pojazdów, ich wyposażenia i ładunku, oraz w zakresie środków zapobiegawczych;
- 4) być w stanie ustanawiać procedury stosowane w razie wypadku i wdrażać odpowiednie procedury w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków lub poważnych wykroczeń drogowych;
- 5) być w stanie realizować procedury dotyczące bezpiecznego mocowania towarów i znać odpowiednie techniki;

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

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

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 7).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 96/35/WE z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 145 z 19.6.1996, s. 10).

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 259/93 z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie nadzoru i kontroli przesyłania odpadów w obrębie, do Wspólnoty Europejskiej oraz poza jej obszar (Dz.U. L 30 z 6.2.1993, s. 1).

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 w dziedzinach wymienionych w części I, w szczególności, aby ocenić ich umiejętność stosowania instrumentów i technik z zakresu tych dziedzin oraz zdolności do wypełniania przez nich odpowiednich obowiązków wykonawczych i koordynacyjnych.

a) Obowiązkowy egzamin pisemny składa się z dwóch części, a mianowicie:

- (i) pytań pisemnych w postaci testu wielokrotnego wyboru (z czterema możliwymi odpowiedziami) lub pytań wymagających bezpośredniej odpowiedzi albo pytań obydwu typów,
- (ii) ćwiczeń pisemnych lub przykładów praktycznych do rozwiązania.

Minimalny czas trwania każdej części egzaminu 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 każdej z trzech części egzaminu określić oceny ważone od minimalnie 25 % do maksymalnie 40 % ogólnej liczby punktów.

W przypadku gdy państwa członkowskie organizują jedynie egzamin pisemny, muszą one w odniesieniu do każdej części egzaminu ustalić oceny ważone od minimalnie 40 % do maksymalnie 60 % ogólnej liczby punktów.

3. Kandydat musi uzyskać ze wszystkich części egzaminu średnią wynoszącą przynajmniej 60 % ogólnej liczby punktów, przy czym z każdej części egzaminu musi uzyskać nie mniej niż 50 % możliwych do otrzymania punktów. W odniesieniu do jednej części egzaminu państwo członkowskie może obniżyć ten próg z 50 % do 40 %.
-

ZAŁĄCZNIK II

CECHY ZABEZPIECZAJĄCE CERTYFIKATU POŚWIADCZAJĄCEGO KOMPETENCJE ZAWODOWE

Dokument musi zawierać przynajmniej dwa z następujących zabezpieczeń:

- hologram;
 - specjalne włókna w papierze, widoczne w świetle ultrafioletowym;
 - co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widoczne jedynie przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki);
 - wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory;
 - podwójna numeracja: numer seryjny oraz numer wydania;
 - zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.
-

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR CERTYFIKATU KOMPETENCJI ZAWODOWYCH

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(Kolor Pantone beżowy — format DIN A4 papier celulozowy 100 g/m² lub więcej)

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

Znak wyróżniający dane państwo członkowskie ⁽¹⁾Nazwa upoważnionego organu lub podmiotu ⁽²⁾CERTYFIKAT KOMPETENCJI ZAWODOWYCH
W DROGOWYM TRANSPORCIE RZECZY [OSÓB] ⁽³⁾

Nr ...

[Upoważniony organ lub podmiot]

stwierdza, że ⁽⁴⁾

urodzony dnia w

zdał egzaminy (rok:.....; sesja:.....) ⁽⁵⁾ niezbędne w celu uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowcy w drogowym transporcie rzeczy [osób] ⁽⁶⁾ zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 z dnia ... ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Niniejszy certyfikat stanowi wystarczający dowód kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009.

Wydano w, dnia ⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Znak wyróżniający państwa: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Republika Czeska, (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, (M) Malta, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.

⁽²⁾ Organ lub podmiot wyznaczone wcześniej przez każde państwo członkowskie Wspólnoty Europejskiej do wydania tego certyfikatu.

⁽³⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽⁴⁾ Nazwisko i imię; miejsce i data urodzenia.

⁽⁵⁾ Oznaczenie egzaminu.

⁽⁶⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽⁷⁾ Pieczęć i podpis upoważnionego organu lub upoważnionego podmiotu wydających certyfikat.

ZAŁĄCZNIK IV

NAJPOWAŻNIEJSZE NARUSZENIA DLA CELÓW ART. 6 UST. 2 LIT. A)

1. a) Przekroczenie maksymalnych sześć- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.
 2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.
 3. Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zdolność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego, lub z poważnym uszkodzeniem między innymi układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia, które mogłoby stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
 4. Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez zezwolenia lub bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, tym samym stanowiąc zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłoby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
 5. Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorstwo, które nie posiada ważnej licencji wspólnotowej.
 6. Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy, kartą, której nie jest posiadaczem, lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.
 7. Przewóz towarów przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25 % lub więcej — w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w dniu 25 maja 2007 r. jako jeden z trzech wniosków wchodzących w skład tzw. „pakietu drogowego” ⁽¹⁾.

W dniu 21 maja 2008 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 9 stycznia 2009 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 Traktatu.

W trakcie prac Rada uwzględniła także opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Komitet Regionów zadecydował, że nie przedstawi opinii dotyczącej tych trzech wniosków.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

W wyniku konkluzji Rady w sprawie wkładu sektora transportowego w strategię lizbońską przyjętych przez Radę Europejską wiosną 2007 r. Komisja zdecydowała się przedstawić wnioski dotyczące przeglądu obecnych ram prawnych dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, aby zagwarantować między innymi właściwe i proporcjonalne obciążenia administracyjne. Łącznie te nowe wnioski mają na celu nowelizację, zastąpienie i połączenie przepisów regulujących sytuację przewoźników drogowych i dostęp do rynku przewozów drogowych.

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego ma na celu ustanowienie jednolitych i możliwych do wyegzekwowania przepisów dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Ponadto 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.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Przedmiot, zakres stosowania i definicje

Rada w znacznej mierze kierowała się wnioskiem Komisji, by wyjaśnić i ukierunkować przepisy prawne. Sprecyzowała jednak, że omawiane rozporządzenie nie będzie miało zastosowania do usług drogowego transportu osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub bezpłatnie ani do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego wyłącznie pojazdami silnikowymi, które nie mogą przekroczyć prędkości 40 km/h. To drugie odstępstwo zostało również zaproponowane przez Parlament Europejski. Ponadto wspólne stanowisko przewiduje, że państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania tego rozporządzenia przewoźników drogowych wykonujących wyłącznie krajowe przewozy drogowo, które mają jedynie nikły wpływ na rynek transportowy z uwagi na rodzaj przewożonych towarów lub niewielką odległość.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do wniosku Komisji.

(ii) Zarządzający transportem

Wniosek Komisji precyzuje konieczny związek między osobą, która musi posiadać wymagane kwalifikacje zawodowe (określaną mianem „zarządzającego transportem”), a przedsiębiorstwem, którego działalnością transportową osoba ta ma zarządzać. Przedsiębiorstwo powinno ją zatrudniać i wypłacać jej wynagrodzenie.

⁽¹⁾ Dwa pozostałe wnioski legislacyjne to:

- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (przekształcenie);
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie).

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 („zarządzającego zewnętrznego”), przede wszystkim w celu zwiększenia ich niezależności wobec większych przewoźników, którzy powierzają im ładunki, a także chronienia ich przed praktyką ukrytego zatrudnienia.

Rada ogólnie rzecz biorąc przychyliła się do wniosku Komisji. We wspólnym stanowisku wyjaśniono jednak różnice między „wewnętrznym” a „zewnętrznym” zarządzającym transportem, przede wszystkim określając różne wymogi dotyczące zarządzającego transportem, takie jak miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty. Zarządzający zewnętrzny jest niezależną osobą wskazaną przez przedsiębiorstwo, która zarządza — jako zarządzający transportem — działalnością przewozową, to jest utrzymaniem i konserwacją pojazdów, sprawdzaniem umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowością, przydzielaniem ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzaniem procedur związanych z bezpieczeństwem. Zarządzającemu zewnętrznemu zezwala się na zarządzanie nie więcej niż czterema różnymi przedsiębiorstwami zajmującymi się działalnością przewozową realizowaną za pomocą połączonej floty liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. W związku z powyższym państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zmniejszeniu liczby przedsiębiorstw lub liczebności floty ogółem. Ponadto wspólne stanowisko przewiduje, że państwa członkowskie mogą zabronić wewnętrznemu zarządzającemu transportem pełnienia obowiązków zarządzającego zewnętrznego w innym przedsiębiorstwie lub ograniczyć takie możliwości.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do wniosku Komisji. Podobnie jak Rada wyjaśnił jednak faktyczny związek między przedsiębiorstwem transportu drogowego a (wewnętrznym) zarządzającym transportem. W odniesieniu do zewnętrznego zarządzającego transportem Parlament Europejski zaproponował, by właściwy organ krajowy decydował o maksymalnej liczbie pojazdów, jakimi może zarządzać zarządzający transportem.

(iii) *Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby*

Wniosek Komisji ustanawia wspólne zasady, zgodnie z którymi jedynie przedsiębiorstwa posiadające stałą i rzeczywistą siedzibę mogą uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu zarządzającego transportem. 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. Ponadto określono, że posiadanie przez przedsiębiorstwo stałej i rzeczywistej siedziby oznacza posiadanie biura, zarejestrowanych pojazdów i bazy eksploatacyjnej.

Rada kierowała się wnioskiem Komisji, z wyjątkiem wymogu dotyczącego dysponowania wystarczającą liczbą miejsc parkingowych do regularnego wykorzystywania przez posiadane pojazdy, który został skreślony.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do podejścia Komisji.

(iv) *Warunki związane z wymogiem dobrej reputacji*

Wniosek Komisji zawiera wykaz uregulowań wspólnotowych, których naruszenie, jeżeli jest poważne, może prowadzić do utraty dobrej reputacji, nawet jeżeli zostało popełnione w innych państwach członkowskich. Stanowi również, że drobne naruszenia przy pewnym poziomie powtarzalności mogą zostać uznane za poważne. Przyznaje Komisji uprawnienia wykonawcze w celu opracowania wspólnego wykazu naruszeń, który jest warunkiem wstępnym jakiegokolwiek zorganizowanej wymiany informacji między państwami członkowskimi i określenia wspólnych progów, których przekroczenie prowadzi do odebrania zezwoleń.

Rada w znacznej mierze przychyliła się do wniosku Komisji. Tym niemniej, skreśliła odniesienie do powtarzających się drobnych naruszeń i dodała przewóz zwierząt jako jeden z wymogów, którego zarządzający transportem lub przedsiębiorstwo muszą przestrzegać. Ponadto Rada wyjaśniła procedurę następującą po popełnieniu najpoważniejszych naruszeń określonych w załączniku III, w odniesieniu do których Rada skreśliła możliwość dostosowania za pomocą procedury komitetowej. W tym kontekście wspólne stanowisko pozostawia w gestii właściwych organów stwierdzenie — w przypadku najpoważniejszych naruszeń — czy w konkretnym przypadku utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję.

Parlament Europejski w znacznej mierze przychylił się do wniosku Komisji. Podobnie jak Rada, Parlament Europejski skreślił jednak odniesienie do powtarzających się drobnych naruszeń. Ponadto Parlament Europejski ustanowił dzień 1 stycznia 2010 r. jako ostateczny termin przyjęcia przez Komisję wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji.

(v) *Nowe wskaźniki pomiaru zdolności finansowej przedsiębiorstwa*

Wniosek Komisji 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) 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.

Rada skreśliła odniesienie do *quick ratio*, ale w zamian dała przewoźnikom możliwość dowiedzenia ich zdolności finansowych za pomocą dokumentu, takiego jak ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej wydane przez jeden lub kilka banków lub innych instytucji finansowych, w tym firm ubezpieczeniowych.

Parlament Europejski również zdecydował o skreśleniu odniesienia do *quick ratio* i możliwości przedstawienia ubezpieczenia jako dowodu zdolności finansowej przedsiębiorstwa. Ponadto Parlament Europejski zaproponował, by posiadanie zasobów kapitałowych było potwierdzane za pomocą zweryfikowanego bilansu handlowego lub bilansu podatkowego. Osoba ubiegająca się po raz pierwszy o udzielenie zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej powinna przedłożyć zweryfikowany bilans otwarcia. Na koniec Parlament Europejski zaproponował dostosowywanie kursu wymiany walut corocznie zamiast co pięć lat.

(vi) *Warunki związane z wymogiem kwalifikacji zawodowych*

Wniosek Komisji 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. 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).

Rada skreśliła przepis odnoszący się do obowiązkowego szkolenia przed rozpoczęciem pracy jako zarządzający transportem. Ponadto wspólne stanowisko Rady przewiduje, że państwa członkowskie mogą zwolnić z pewnych części egzaminu posiadaczy niektórych dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne wydanych w tym państwie członkowskim oraz posiadaczy certyfikatów kompetencji zawodowych dotyczących krajowego transportu drogowego w danym państwie członkowskim. Rada umożliwiła także państwom członkowskim zwolnienie z egzaminu osób, które przez ostatnich 15 lat nieprzerwanie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub transportu drogowego osób w państwie członkowskim.

Parlament Europejski również zdecydował o skreśleniu przepisu dotyczącego obowiązkowego szkolenia, ale w zamian umożliwił państwom członkowskim propagowanie regularnych szkoleń dla zarządzających transportem. Parlament Europejski zaakceptował również fakt, że państwa członkowskie mogą zwolnić z egzaminu osoby, które mają co najmniej dziesięcioletnie praktyczne doświadczenie na stanowisku kierowniczym w przedsiębiorstwie transportowym. Aby zapobiec nadużyciom, na przykład w formie „turystyki egzaminacyjnej”, Parlament Europejski przewiduje, że dana osoba powinna zdawać egzamin wyłącznie w państwie członkowskim zamieszkania. Ponadto zaproponowano, by kryteria akredytacji jednostek zajmujących się szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów do funkcji zarządzającego transportem były zgodne. Parlament Europejski wprowadził również obowiązek odbycia ponownego szkolenia przez zarządzających transportem, którzy przez pięć lat nie prowadzili działalności zawodowej.

(vii) *Zezwolenie i nadzór*

Wniosek Komisji przewiduje wzmocnienie roli organów wyznaczonych przez państwa członkowskie do sprawdzania, czy przedsiębiorstwa należycie wypełniają warunki przewidziane w rozporządzeniu. Wniosek wprowadza wspólne zasady zapewniające więcej przejrzystości, porównywalności, a w konsekwencji wiarygodności zasad dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika. Ponadto wniosek precyzuje terminy rozpatrywania wniosków przez organy, lecz również terminy, które można wyznaczyć przedsiębiorstwom na uregulowanie ich sytuacji przed nałożeniem kary. Nakłada także na właściwe organy obowiązek ostrzegania przedsiębiorstw, które nie wypełniają warunków określonych w rozporządzeniu. Wniosek wprowadza stopniowany wachlarz kar administracyjnych, poczynając od częściowego odebrania zezwolenia aż po dyskwalifikację zarządzającego transportem. W odniesieniu do kontroli wniosek przewiduje ukierunkowane kontrole, które państwa członkowskie będą przeprowadzać częściej niż co pięć lat, zgodnie z obowiązującą obecnie zasadą.

Choć Rada zasadniczo przychyliła się do wniosku Komisji, zdecydowała się wprowadzić pewne przepisy w celu ukierunkowania i uproszczenia zasad. Państwa członkowskie mogą wydawać różne zezwolenia przedsiębiorstwom prowadzącym wyłącznie krajowe usługi transportowe. Państwa członkowskie mogą skrócić termin, w którym przedsiębiorstwo musi poinformować o zmianach dotyczących danych wykorzystanych we wniosku o wydanie zezwolenia. Ponadto państwa członkowskie mają możliwość przedłużenia okresu rozpatrywania wniosku o wydanie zezwolenia. Do dnia 31 grudnia 2012 r. właściwy organ zweryfikuje, w razie jakichkolwiek wątpliwości, czy zarządzający transportem nie został uznany w jednym z państw członkowskich za niezdolnego do zarządzania działalnością przewozową przedsiębiorstw, zaś od dnia 1 stycznia 2013 r. właściwy organ będzie przeprowadzał taką weryfikację dzięki dostępowi do krajowych rejestrów elektronicznych. Wspólne stanowisko również obejmuje podejście polegające na dostosowaniu częstotliwości kontroli przedsiębiorstw do postępu technicznego. Przed rokiem 2015 państwa członkowskie są zobowiązane do przeprowadzania kontroli co najmniej co pięć lat, zaś od roku 2015 kontrole będą przeprowadzane zgodnie z systemem klasyfikacji ryzyka.

Parlament Europejski wprowadził również kilka poprawek do wniosku Komisji. Od dnia 1 stycznia 2012 r. właściwy organ zweryfikuje, w razie jakichkolwiek wątpliwości, czy zarządzający transportem nie został uznany w jednym z państw członkowskich za niezdolnego do zarządzania działalnością przewozową przedsiębiorstw. W odniesieniu do częstotliwości kontroli Komisja może zamienić okres pięcioletni na regularne kontrole za pomocą procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą. Ponadto państwa członkowskie mogą wymagać ukończenia szkolenia i zdania egzaminu od zarządzających transportem w przedsiębiorstwach, których zezwolenie zostało zawieszone lub cofnięte. Wyjaśniono również, że kary mają zastosowanie wyłącznie do zarządzającego transportem, jeżeli ponosi on odpowiedzialność za dane naruszenia.

(viii) Krajowy rejestr elektroniczny

Wniosek Komisji wzywa do wprowadzenia w każdym państwie członkowskim elektronicznego rejestru przedsiębiorstw transportowych; rejestry te w całej Wspólnocie do końca roku 2010 powinny zostać połączone. Wniosek przewiduje również wyznaczenie krajowych punktów kontaktowych w celu wymiany informacji oraz określenie pewnych procedur, których należy przestrzegać.

Rada zasadniczo zgadza się z wnioskiem Komisji co do utworzenia krajowych rejestrów elektronicznych. Wprowadzono jednak pewne dodatkowe przepisy. Do dnia 1 czerwca 2009 r. Komisja musi wydać wytyczne dotyczące struktury rejestru. Państwa członkowskie są zobowiązane utworzyć rejestry krajowe w terminie 24 miesięcy od daty wejścia rozporządzenia w życie, tj. 20 dni po jego publikacji. Rejestry krajowe muszą zostać ze sobą połączone do dnia 31 grudnia 2012 r. Państwa członkowskie muszą wpisywać poważne naruszenia do rejestru krajowego dopiero od roku 2016. Ponadto wszystkie określone terminy mogą ulec zmianie i (o ile to konieczne) przesunięciu za pomocą procedury komitetowej. Komisja jest również proszona o dokonanie w swoim sprawozdaniu przeglądu funkcjonowania krajowych rejestrów elektronicznych i poszczególnych elementów tych rejestrów.

Parlament proponuje, by krajowy rejestr elektroniczny został podzielony na część publiczną i prywatną. Część prywatna byłaby dostępna właściwym organom wyłącznie na określonych warunkach (tj. dostępna zaprzysiężonym urzędnikom ze specjalnymi uprawnieniami w dziedzinie transportu drogowego). Parlament ponadto proponuje utworzenie rejestru zarządzających transportem. Choć Parlament zwraca się o wpisywanie do rejestru numeru rejestracyjnego pojazdów użytkowanych poza państwem członkowskim siedziby, wspólne stanowisko Rady przewiduje, że Komisja może w roku 2009 wydać zalecenie co do wpisywania do rejestru numerów rejestracyjnych pojazdów. Parlament Europejski proponuje ponadto, by właściwy organ ponosił odpowiedzialność za aktualizację i utrzymanie rejestru elektronicznego.

3. Inne zagadnienia dotyczące polityki

Rada zadecydowała o zastąpieniu wyrazu „kara” wyrazem „sankcja”.

Rada zadecydowała o skreśleniu przepisów dotyczących „wcześniejszych uprawnień”, tzn. o zwolnieniu przedsiębiorstw, które mogą wykazać, że otrzymały w jednym z państw członkowskich zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego transportu towarów lub drogowego transportu osób, z obowiązku dostarczania dowodu posiadania kwalifikacji zawodowych.

Rada zmodyfikowała przepisy dotyczące obowiązku składania sprawozdań, by zmniejszyć obciążenie administracyjne.

Wspólne stanowisko Rady przewiduje, że rozporządzenie będzie miało zastosowanie przez 24 miesiące (zamiast 18 miesięcy) od wejścia w życie.

Rada zadecydowała o doprecyzowaniu załącznika II przez dodanie serii zabezpieczeń, w których co najmniej dwa muszą zostać zastosowane w dokumentach.

Rada wprowadziła załącznik III zawierający wykaz najpoważniejszych naruszeń.

4. Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski

Inne poprawki nieuwjęte we wspólnym stanowisku dotyczą:

- odniesienia do bezpiecznych nośników danych jako warunku związanego z wymogiem posiadania siedziby;
- obowiązku państw członkowskich polegającego na informowaniu Komisji o zaświadczeniach, które państwa te uznają za dowód posiadania kwalifikacji zawodowych;
- odniesienia do archiwizowania i ochrony danych jako zasad wspólnotowych, których nieprzestrzeganie może poddać w wątpliwość dobrą reputację zarządzającego transportem;
- odniesienia do zakazu przekazywania zaświadczenia o posiadaniu kwalifikacji zawodowych osobom prawnym;
- skrócenia terminów zastąpienia zarządzającego transportem przez przedsiębiorstwo;
- wyeliminowania możliwości przesunięcia na późniejszy termin — za pomocą procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą — połączenia rejestrów krajowych;
- skrócenia terminów dotyczących wykazania przez przedsiębiorstwo, że prowadzi działalność w sposób rzeczywisty i ciągły;
- wniosku o przeprowadzenie studium ewentualnego włączenia taksówek do zakresu zastosowania omawianego rozporządzenia;
- dnia 1 stycznia 2009 r. jako proponowanej daty zastosowania rozporządzenia.

III. PODSUMOWANIE

Opracowując wspólne stanowisko, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną w pierwszym czytaniu. W przypadku poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że ich znaczna część została odzwierciedlona we wspólnym stanowisku — w założeniu, częściowo lub w pełni.

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 6/2009**przyjęte przez Radę w dniu 9 stycznia 2009 r.****w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych (wersja przekształcona)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2009/C 62 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem ⁽³⁾ oraz rozporządzeniu Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającym warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu drogowego osób w państwie członkowskim ⁽⁴⁾ należy dokonać szeregu istotnych zmian. Dla uproszczenia i zapewnienia przejrzystości rozporządzenia te należy przekształcić i połączyć w jedno rozporządzenie.
- (2) Ustanowienie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą między innymi ustalenie wspólnych zasad, mających zastosowanie do międzynarodowego przewozu drogowego osób oraz warunków na jakich przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi transportu krajowego w danym państwie członkowskim.
- (3) W celu zapewnienia spójnych ram prawnych dla międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem na terytorium Wspólnoty, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich międzynarodowych przewozów na terytorium Wspólnoty. Przewóz z państw członkowskich do państw trzecich nadal w szerokim zakresie regulują umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a tymi państwami trzecimi. Dlatego niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć

zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli nie zostały zawarte niezbędne umowy pomiędzy Wspólnotą a zainteresowanymi państwami trzecimi. Powinno ono jednak mieć zastosowanie na terytorium państwa członkowskiego przez które odbywa się tranzyt.

- (4) Swoboda świadczenia usług stanowi podstawową zasadę wspólnej polityki transportowej i wymaga zagwarantowania przewoźnikom z wszystkich państw członkowskich dostępu do międzynarodowych rynków transportowych bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.
- (5) Międzynarodowy przewóz osób autokarem i autobusem powinien być uzależniony od posiadania licencji wspólnotowej. Przewoźnicy powinni być zobowiązani do posiadania w każdym pojeździe poświadczona za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej w celu ułatwienia organom odpowiedzialnym za zapewnienie przestrzegania przepisów skutecznej kontroli, szczególnie poza terytorium państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. Należy określić warunki wydawania i cofania licencji wspólnotowych, ich okresy ważności oraz szczegółowe zasady dotyczące korzystania z nich. Istnieje również potrzeba przyjęcia szczegółowych specyfikacji dotyczących układu graficznego i innych elementów licencji wspólnotowej i jej poświadczonych kopii.
- (6) Należy przyjąć elastyczne rozwiązania, z zastrzeżeniem niektórych warunków dotyczących szczególnych usług regularnych i niektórych usług okazjonalnych, w celu zaspokojenia potrzeb rynku.
- (7) Przy zachowaniu zasady udzielania zezwoleń na prowadzenie usług regularnych należy dokonać zmiany niektórych zasad, w szczególności w zakresie trybu udzielania zezwoleń.
- (8) Zezwolenia na wykonywanie usług regularnych powinny być odtąd wydawane po przeprowadzeniu postępowania w sprawie udzielenia zezwolenia, chyba że istnieją wyraźnie określone powody odmowy wydania zezwolenia leżące po stronie wnioskodawcy. Powody odmowy związane z odnośnym rynkiem obejmują fakt, że albo wykonywana usługa w poważny sposób wpływałaby na rentowność porównywalnej usługi świadczonej na podstawie umowy lub umów o usługi publiczne na danych bezpośrednich odcinkach albo, że zasadniczym celem usługi nie jest przewożenie pasażerów między przystankami położonymi w różnych państwach członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. C 10 z 15.1.2008, s. 44.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia⁽³⁾ Dz.U. L 74 z 20.3.1992, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 4 z 8.1.1998, s. 4.

- (9) Przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim powinni być dopuszczeni do świadczenia niektórych usług krajowego przewozu drogowego osób, przy uwzględnieniu szczególnego charakteru każdego rodzaju usług. W przypadku gdy wykonywane są takie przewozy kabotażowe, powinny one podlegać przepisom wspólnotowym, jak na przykład rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽¹⁾ oraz przepisom krajowym obowiązującym w określonych dziedzinach w przyjmującym państwie członkowskim.
- (10) Do przewoźników wykonujących drogowe przewozy kabotażowe zastosowanie mają przepisy dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług ⁽²⁾.
- (11) W przypadkach dotyczących usług regularnych jedynie usługi regularne świadczone jako część międzynarodowych usług regularnych, wyłączając usługi miejskie i podmiejskie, powinny być otwarte dla przewoźników niemających siedziby w państwie członkowskim, z zastrzeżeniem określonych warunków, w szczególności obowiązujących przepisów przyjmującego państwa członkowskiego.
- (12) Wskazane jest, aby państwa członkowskie udzielały sobie wzajemnej pomocy celem należytego stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (13) Należy maksymalnie ograniczyć formalności administracyjne, nie likwidując jednak kontroli i sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu należy doprecyzować i udoskonalić istniejące przepisy dotyczące cofnięcia licencji wspólnotowej. Obowiązujące przepisy należy dostosować celem umożliwienia skutecznego karania poważnych naruszeń popełnianych w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę. Sankcje nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia. Należy przewidzieć możliwość złożenia odwołania w każdym przypadku nałożenia sankcji.
- (14) Państwa członkowskie powinny wpisywać do swoich krajowych rejestrów elektronicznych przewoźników drogowych wszystkie poważne naruszenia, które można przypisać przewoźnikom i które doprowadziły do nałożenia sankcji.
- (15) W celu ułatwienia i wzmocnienia wymiany informacji pomiędzy organami krajowymi, państwa członkowskie powinny dokonywać wymiany istotnych informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 z dnia ... ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego ⁽³⁾.
- (16) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁴⁾.
- (17) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do określenia wzorów pewnych dokumentów, które będą używane przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia, a także do dostosowywania załączników I i II do niniejszego rozporządzenia do postępu technicznego. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia oraz uzupełnienie niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie nowych elementów innych niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (18) Państwa członkowskie powinny podjąć niezbędne działania w celu wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji.
- (19) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie zapewnienie spójnych ram dla międzynarodowego przewozu autobusowego i autokarowego osób we Wspólnocie, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie w wystarczającym stopniu, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, może zostać w większym stopniu osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną tym artykułem, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego przewozu osób autokarami i autobusami na terytorium Wspólnoty przez przewoźników zarobkowych lub pracujących na potrzeby własne, mających siedzibę w państwie członkowskim zgodnie z jego ustawodawstwem, przy użyciu pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim, które nadają się, ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie, do przewozu więcej niż dziewięciu osób, włączając kierowcę, i które są do tego celu przeznaczone, oraz do ruchu tych pojazdów pustych w związku z takim przewozem.

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L ...

⁽⁴⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

Zmiana pojazdu lub przerwa w przewozie dla umożliwienia realizacji części przejazdu przy pomocy innego środka transportu nie ma wpływu na stosowanie niniejszego rozporządzenia.

2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenia nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a zainteresowanym państwem trzecim.

3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na postanowienia umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi dotyczące przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku.

4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego zarobkowego przewozu drogowego osób wykonywanego tymczasowo przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem V.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „przewóz międzynarodowy” oznacza:

- a) przejazd pojazdu w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
- b) przejazd pojazdu, w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w tym samym państwie członkowskim, obejmujący zabieranie lub dowożenie pasażerów w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim;
- c) przejazd pojazdu z jednego państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie; lub
- d) przejazd pojazdu między państwami trzecimi z tranzytem przez co najmniej jedno państwo członkowskie;

2) „usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;

3) „szczególne usługi regularne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;

4) „usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych, oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika;

5) „działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne” oznacza działalność prowadzoną w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osoby fizyczne lub prawne, przy czym:

- działalność transportowa jest jedynie dla takiej osoby fizycznej lub prawnej działalnością o charakterze pomocniczym, oraz
- używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej lub zostały przez nią pozyskane na warunkach odroczenia płatności, lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, oraz pojazdy te są prowadzone przez członka personelu osoby fizycznej lub osoby prawnej lub przez tę osobę fizyczną lub personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego;

6) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie, w którym ma on siedzibę;

7) „przewóz kabotażowy” oznacza albo:

- krajowe usługi zarobkowego przewozu drogowego osób wykonywane tymczasowo przez przewoźnika w przyjmującym państwie członkowskim; albo
- zabieranie i dowożenie pasażerów w tym samym państwie członkowskim, w ramach międzynarodowej usługi regularnej, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem, że nie jest to główny cel tej usługi;

8) „poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego” oznacza naruszenia mogące prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr .../2009 lub tymczasowego albo trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

Artykuł 3

Swoboda świadczenia usług

1. Każdemu przewoźnikowi zarobkowemu, o którym mowa w art. 1, zezwala się, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na wykonywanie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych w zakresie przewozu autokarem i autobusem bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeżeli:

- a) jest on upoważniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozów autokarem i autobusem w formie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych lub usług okazjonalnych, zgodnie z warunkami dostępu do rynku określonymi w przepisach krajowych,
- b) spełnia warunki określone zgodnie ze wspólnotowymi zasadami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w transporcie krajowym i międzynarodowym, oraz

c) spełnia wymogi prawne dotyczące norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów, określone w szczególności w dyrektywie Rady 92/6/EWG z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym⁽¹⁾, dyrektywie Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym⁽²⁾ i w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/59/WE z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewożenia rzeczy lub osób⁽³⁾.

2. Każdemu przewoźnikowi pracującemu na potrzeby własne, o którym mowa w art. 1, zezwala się na wykonywanie usług transportowych zgodnie z art. 5 ust. 5, bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeśli:

- a) jest on upoważniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozu autokarem i autobusem zgodnie z warunkami dostępu do rynku przewidzianymi w przepisach krajowych,
- b) spełnia wymagania prawne dotyczące norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów, określone w szczególności w dyrektywach 92/6/EWG, 96/53/WE i 2003/59/WE.

ROZDZIAŁ II

LICENCJA WSPÓLNOTOWA I DOSTĘP DO RYNKU

Artykuł 4

Licencja wspólnotowa

1. Prowadzenie międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem wymaga posiadania licencji wspólnotowej wydanej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby wydają posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką liczbę jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii, jaka odpowiada liczbie pojazdów wykorzystywanych do międzynarodowego przewozu osób będących w dyspozycji posiadacza licencji wspólnotowej bez względu na to, czy stanowią one jego własność, czy są w jego posiadaniu szczególnie na mocy umowy sprzedaży na raty, umowy najmu lub umowy leasingu.

Licencja wspólnotowa i jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopie odpowiadają wzorowi określonemu w załączniku II. Zawiera ona co najmniej dwie cechy bezpieczeństwa wymienione w załączniku I.

Komisja dostosowuje załączniki I i II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

⁽¹⁾ Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27.

⁽²⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

⁽³⁾ Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

Licencja wspólnotowa i jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopie są opatrzone pieczęcią organu wydającego, jak również podpisem oraz numerem seryjnym. Numery seryjne licencji wspólnotowej i jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych przewidzianego w art. 16 rozporządzenia (WE) nr .../2009, jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.

3. Licencja wspólnotowa jest udzielana na rzecz określonego przewoźnika i nie może być przenoszona. W każdym z pojazdów przewoźnika przechowuje się kopię licencji wspólnotowej poświadczoną za zgodność z oryginałem, która jest okazywana na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

4. Licencja wspólnotowa jest wydawana na odnawialne okresy nie dłuższe niż dziesięć lat.

Licencje wspólnotowe i ich poświadczona za zgodność z oryginałem kopie wydane przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności.

5. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby sprawdzają w przypadku złożenia wniosku o licencję wspólnotową lub w przypadku przedłużania ważności licencji wspólnotowej zgodnie z art. 4 niniejszego artykułu, czy przewoźnik spełnia lub spełnia w dalszym ciągu warunki określone w art. 3 ust. 1.

6. W przypadkach gdy warunki, o których mowa w art. 3 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby odmawiają wydania lub odnowienia licencji wspólnotowej, lub ją cofają, w drodze decyzji zawierającej uzasadnienie.

7. Państwa członkowskie gwarantują wnioskodawcy lub posiadaczowi licencji wspólnotowej prawo odwołania od decyzji dotyczącej odmowy wydania licencji lub cofnięcia licencji, podjętej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.

8. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że licencja wspólnotowa jest uznawana również w odniesieniu do krajowej działalności transportowej.

Artykuł 5

Dostęp do rynku

1. Usługi regularne są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, w stosownych przypadkach, obowiązku rezerwacji.

Świadczenie takich usług wymaga zezwolenia zgodnie z przepisami rozdziału III.

Świadczenie usług regularnych z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku wymaga zezwolenia zgodnie z umową dwustronną pomiędzy danym państwem członkowskim i państwem trzecim oraz, w stosownych przypadkach, z państwem członkowskim, przez które odbywa się tranzyt, o ile nie została zawarta niezbędna umowa pomiędzy Wspólnotą a danym państwem trzecim.

Na regularny charakter usługi nie mają wpływu żadne zmiany warunków świadczenia usług.

Przy organizacji usług równoległych lub tymczasowych skierowanych do tych samych klientów co istniejące usługi regularne, przy nieobsługiwaniu niektórych przystanków i przy obsłudze dodatkowych przystanków w ramach istniejących usług regularnych obowiązują takie same zasady, jak w odniesieniu do istniejących usług regularnych.

2. Szczególne usługi regularne obejmują:

a) przewóz pracowników na trasie między miejscem pracy a miejscem zamieszkania;

b) przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnej.

Fakt, że usługi szczególne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na zaliczenie ich do usług regularnych.

Świadczenie szczególnych usług regularnych nie wymaga zezwolenia zgodnie z rozdziałem III, jeżeli odbywa się na podstawie umowy pomiędzy organizatorem i przewoźnikiem.

3. Świadczenie usług okazjonalnych nie wymaga zezwolenia zgodnie z rozdziałem III.

Organizacja usług równoległych lub tymczasowych porównywalnych z istniejącymi usługami regularnymi oraz skierowanych do tych samych osób wymaga jednak zezwolenia zgodnie z procedurą określoną w rozdziale III.

Usługi okazjonalne nie tracą charakteru usług okazjonalnych wyłącznie z powodu ich świadczenia z określoną częstotliwością.

Usługi okazjonalne mogą być świadczone przez grupę przewoźników działających na rzecz tego samego zleceniodawcy, a podróżni mogą skorzystać z połączenia na trasie u innego przewoźnika z tej samej grupy, na terytorium danego państwa członkowskiego.

Komisja określa procedury przekazywania nazw takich przewoźników i punktów połączeń na trasie właściwym organom danego państwa członkowskiego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

4. Puste przejazdy pojazdów w związku z transportem, o którym mowa w ust. 2 akapit trzeci i ust. 3 akapit pierwszy, również nie wymagają zezwolenia.

5. Działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne nie podlega żadnemu systemowi zezwoleń, ale podlega systemowi zaświadczeń.

Zaświadczenia są wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym zarejestrowany jest pojazd, i są ważne na cały przejazd łącznie z tranzytem.

Komisja określa wzór zaświadczeń. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

ROZDZIAŁ III

USŁUGI REGULARNE WYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

Artykuł 6

Charakter zezwolenia

1. Zezwolenia są wydawane na rzecz określonego przewoźnika i nie mogą być przenoszone. Jednakże przewoźnik, który otrzymał zezwolenie, może, za zgodą właściwego organu państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się miejsce odjazdu, zwanego dalej „organem wydającym”, świadczyć usługi przez podwykonawcę. W takim przypadku w zezwoleniu wskazuje się nazwę podwykonawcy. Podwykonawca musi spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1. Na użytek niniejszego ustępu miejsce odjazdu oznacza „jeden z przystanków końcowych usługi”.

W przypadku przedsiębiorstw zrzeszonych do celów świadczenia usług regularnych zezwolenie jest wydawane na rzecz wszystkich przedsiębiorstw i określa nazwy wszystkich przewoźników. Zostaje ono przekazane przedsiębiorstwu zarządzającemu działalnością, natomiast pozostałe przedsiębiorstwa otrzymują kopie.

2. Okres ważności zezwolenia nie przekracza pięciu lat. Okres ten może zostać skrócony, albo na żądanie wnioskodawcy, albo za wzajemną zgodą właściwych organów państw członkowskich, na których terytorium pasażerowie są zabierani bądź dowożeni.

3. W zezwoleniu określa się:

a) rodzaj usługi;

b) trasę usługi, szczególnie miejsce odjazdu i miejsce przyjazdu;

c) okres ważności zezwolenia;

d) przystanki oraz rozkład jazdy.

4. Komisja określa wzór zezwoleń. Środki te mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i przyjmuje się je zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

5. Zezwolenie upoważnia posiadacza lub posiadaczy do świadczenia usług regularnych na terytorium wszystkich państw członkowskich, przez które przebiega trasa usług.

6. Przewoźnik świadczący usługi regularne może tymczasowo oraz w sytuacjach wyjątkowych wykorzystywać dodatkowe pojazdy.

W takim przypadku przewoźnik zapewnia, by w pojeździe znajdowały się następujące dokumenty:

a) kopia zezwolenia na świadczenie usługi regularnej,

b) kopia umowy między przewoźnikiem wykonującym usługę regularną a przedsiębiorstwem zapewniającym dodatkowe pojazdy lub równoważny dokument,

c) poświadczona za zgodność z oryginałem kopia licencji wspólnotowej wydanej przewoźnikowi udostępniającemu dodatkowe pojazdy w celu świadczenia usługi.

Artykuł 7

Składanie wniosków o zezwolenie

1. Wnioski o zezwolenie na świadczenie usług regularnych są składane organowi wydającemu.
2. Komisja określa wzór wniosków. Środki te mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.
3. Osoby ubiegające się o zezwolenie dostarczają wszelkich informacji dodatkowych, jakie uznają za istotne lub jakie są wymagane przez organ wydający, w szczególności harmonogram kursów umożliwiający monitorowanie przestrzegania przepisów wspólnotowych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, oraz kopię licencji wspólnotowej.

Artykuł 8

Procedura wydawania zezwoleń

1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z organami wszystkich państw członkowskich, na terytorium których pasażerowie są zabierani lub dowożeni. Organ wydający przekazuje takim organom — jak również właściwym organom państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie — kopię wniosku wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną.
2. Właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy. Bieg tego terminu rozpoczyna się w dniu otrzymania wniosku o wydanie zgody określonym na potwierdzeniu odbioru. Jeśli decyzja otrzymana od właściwych organów państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, jest negatywna, zawiera ona należyte uzasadnienie. Jeśli organ wydający nie otrzyma odpowiedzi w terminie dwóch miesięcy, uznaje się, że organy, do których się zwrócono, wyrażają zgodę, i organ wydający może udzielić zezwolenia.

Organ państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie, mogą przekazać organom wydającym swoje uwagi w terminie określonym w akapicie pierwszym.

3. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie czterech miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.
4. Zezwolenie jest wydawane, z wyjątkiem przypadków, gdy:
 - a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi będącej przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów będących bezpośrednio w jego dyspozycji;
 - b) wnioskodawca nie zastosował się do krajowych lub międzynarodowych przepisów w zakresie transportu drogowego, a w szczególności warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na świadczenie usług międzynarodowego przewozu drogowego osób lub dopuścił się poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego, w szczególności przepisów mających zastosowanie

do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców;

- c) w przypadku wniosku o przedłużenie ważności zezwolenia nie zostały spełnione warunki zezwolenia;
- d) państwo członkowskie decyduje na podstawie szczegółowej analizy, że dana usługa poważnie wpłynęłaby na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne zgodnie z prawem wspólnotowym na danych bezpośrednich odcinkach. W takim przypadku państwo członkowskie określa kryteria o niedyskryminującym charakterze w celu stwierdzenia, czy usługa, której dotyczy wniosek, poważnie wpłynęłaby na rentowność wyżej wspomnianej porównywalnej usługi, i na żądanie Komisji powiadamia ją o nich;
- e) państwo członkowskie stwierdzi na podstawie szczegółowej analizy, że głównym celem usługi nie jest przewóz osób pomiędzy przystankami położonymi w różnych państwach członkowskich.

W przypadku gdy istniejąca międzynarodowa usługa przewozu autokarem lub autobusem poważnie wpływa na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne, zgodnie z prawem wspólnotowym, na danych bezpośrednich odcinkach, państwo członkowskie może, za zgodą Komisji, zawiesić lub cofnąć zezwolenie na świadczenie międzynarodowej usługi przewozu autobusem lub autokarem po powiadomieniu przewoźnika z szesciomiesięcznym wyprzedzeniem.

Fakt, że przewoźnik oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, albo fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych, nie mogą same w sobie stanowić uzasadnienia dla odmownego rozpatrzenia wniosku.

5. Organ wydający oraz właściwe organy wszystkich państw członkowskich współdziałające w celu osiągnięcia zgody przewidzianej w ust. 1, mogą odmownie rozpatrzyć wniosek jedynie z powodów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
6. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w ust. 1–5 organ wydający udziela zezwolenia lub w odpowiedniej formie odmawia udzielenia zezwolenia.

Decyzje o odmownym rozpatrzeniu wniosku zawierają uzasadnienie. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom transportowym możliwość złożenia zażalenia w przypadku, gdy ich wniosek został rozpatrzony odmownie.

Organ wydający informuje wszystkie organy, o których mowa w ust. 1, o swojej decyzji poprzez przekazanie im kopii każdego zezwolenia.

7. Jeżeli w wyniku zastosowania procedury mającej na celu osiągnięcie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, organ wydający nie może podjąć decyzji w sprawie wniosku, sprawa może zostać przekazana Komisji w terminie dwóch miesięcy od daty poinformowania o negatywnej decyzji przez co najmniej jedno państwo członkowskie, o którego opinię zwrócono się zgodnie z ust. 1.

8. Po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi Komisja w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji od organu wydającego podejmuje decyzję, która staje się skuteczna po trzydziestu dniach od powiadomienia zainteresowanych państw członkowskich.

9. Decyzja Komisji ma zastosowanie do czasu, kiedy zostanie osiągnięte porozumienie między zainteresowanymi państwami członkowskimi.

Artykuł 9

Przedłużenie ważności i zmiana zezwolenia

Art. 8 stosuje się odpowiednio do wniosków o przedłużenie ważności zezwoleń lub o zmianę warunków, na jakich świadczono usługi wymagające zezwolenia.

W przypadku nieznacznych zmian w warunkach prowadzenia działalności, szczególnie przy dostosowaniu częstotliwości, wysokości opłat lub rozkładów jazdy, organ wydający obowiązany jest jedynie do przekazania innym zainteresowanym państwom członkowskim informacji dotyczącej zmiany.

Zainteresowane państwa członkowskie mogą uzgodnić, że organ wydający sam podejmuje decyzje o zmianach warunków, na jakich świadczona jest usługa.

Artykuł 10

Wygaśnięcie zezwolenia

1. Nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 z dnia 23 października 2008 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego⁽¹⁾, zezwolenie na wykonywanie usług regularnych wygasa z upływem okresu ważności lub trzy miesiące od dnia otrzymania przez organ wydający oświadczenia posiadacza zezwolenia o zamiarze wycofania się ze świadczenia usługi. Takie oświadczenie zawiera odpowiednie uzasadnienie.

2. W przypadku gdy zapotrzebowanie na daną usługę przestało istnieć, przewidziany w ust. 1 okres, który musi upłynąć od złożenia oświadczenia, wynosi miesiąc.

3. Organ wydający informuje właściwe organy pozostałych zainteresowanych państw członkowskich o wygaśnięciu zezwolenia.

4. Posiadacz zezwolenia informuje użytkowników korzystających z danej usługi o swoim wycofaniu się z jej świadczenia z miesięcznym wyprzedzeniem za pomocą właściwych ogłoszeń.

Artykuł 11

Obowiązki przewoźników

1. Za wyjątkiem przypadków siły wyższej, przewoźnik wykonujący usługi regularne jest zobowiązany, do czasu wygaśnięcia zezwolenia, do podjęcia wszelkich środków w celu zagwarantowania usług transportowych spełniających normy ciągłości, regularności i zdolności przewozowych, a także spełniania innych warunków, określonych przez właściwy organ zgodnie z art. 6 ust. 3.

2. Przewoźnik podaje do wiadomości trasę przejazdu, przystanki, rozkład jazdy, wysokości opłat oraz warunki

przewozu w sposób zapewniający łatwy dostęp do informacji dla wszystkich użytkowników.

3. Nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, zainteresowane państwa członkowskie mają możliwość dokonywania zmian warunków prowadzenia działalności dotyczących usługi regularnej za wspólnym porozumieniem i w porozumieniu z posiadaczem zezwolenia.

ROZDZIAŁ IV

USŁUGI OKAZJONALNE I INNE USŁUGI NIETYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

Artykuł 12

Dokumenty kontrolne

1. Usługi okazjonalne, z wyjątkiem usług, o których mowa w art. 5 ust. 3 akapit drugi, są wykonywane na podstawie formularza przejazdu.

2. Przewoźnik wykonujący usługi okazjonalne wypełnia formularz przejazdu przed każdym przejazdem.

3. Formularz przejazdu zawiera co najmniej następujące informacje:

a) rodzaj usługi;

b) główna trasa przejazdu;

c) przewoźnik lub przewoźnicy uczestniczący w świadczeniu usługi.

4. Książki formularzy przejazdu są dostarczane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, lub przez instytucje wyznaczone przez te organy.

5. Komisja określa wzór formularza przejazdu i książki formularzy przejazdu oraz sposób ich stosowania. Środki te mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

6. W przypadku szczególnych usług regularnych, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit trzeci, dokument kontrolny stanowi umowa lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia.

Artykuł 13

Wycieczki lokalne

W ramach międzynarodowych usług okazjonalnych przewoźnik może wykonywać usługi okazjonalne (wycieczki lokalne) w państwie członkowskim innym niż to, w którym ma siedzibę.

Usługi takie są przeznaczone dla pasażerów zagranicznych, przewożonych uprzednio przez tego samego przewoźnika w ramach jednej z usług międzynarodowych, o których mowa w akapicie pierwszym; pasażerowie ci muszą być przewożeni tym samym pojazdem lub innym pojazdem, należącym do tego samego przewoźnika lub grupy przewoźników.

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

ROZDZIAŁ V

KABOTAŻ

Artykuł 14

Zasada ogólna

Każdy przewoźnik, który zarobkowo świadczy usługi przewozu drogowego osób oraz który posiada licencję wspólnotową, jest dopuszczony, na warunkach ustanowionych w niniejszym rozdziale oraz bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce siedziby, do wykonywania przewozów kabotażowych zgodnie z art. 15.

Artykuł 15

Dopuszczalne przewozy kabotażowe

Zezwala się na wykonywanie przewozów kabotażowych w odniesieniu do następujących usług:

- a) szczególnych usług regularnych, pod warunkiem, że są one objęte umową między organizatorem a przewoźnikiem;
- b) usług okazjonalnych;
- c) usług regularnych wykonywanych przez przewoźnika niemającego siedziby w przyjmującym państwie członkowskim, w ramach międzynarodowej usługi regularnej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem z wyjątkiem usług transportowych spełniających potrzeby ośrodków miejskich lub zespołów miejskich lub potrzeby transportowe między nimi a obszarami okolicznymi. Wykonywanie przewozów kabotażowych nie może odbywać się niezależnie od takich usług międzynarodowych.

Artykuł 16

Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych

1. O ile inne przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim w odniesieniu do następujących dziedzin:

- a) warunków dotyczących umów przewozu;
- b) masy i wymiarów pojazdów;
- c) wymagań dotyczących przewozu niektórych kategorii pasażerów, a mianowicie uczniów, dzieci i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku;
- e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

Masa i wymiary, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), mogą, w odpowiednich przypadkach, przekraczać wartości obowiązujące w państwie członkowskim siedziby przewoźnika,

jednak w żadnym przypadku nie mogą przekraczać limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub charakterystyki technicznej podanej w dowodach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/53/WE.

2. O ile inne przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych, które stanowią część usług transportowych przewidzianych w art. 15 lit. c), podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim, odnoszącym się do zezwoleń, procedur przetargowych, obsługiwanych tras oraz regularności, ciągłości i częstotliwości usług, jak również przebiegu trasy.

3. W odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych do przewozów kabotażowych obowiązują normy techniczne dotyczące konstrukcji i wyposażenia, określone dla pojazdów dopuszczonych do ruchu w transporcie międzynarodowym.

4. Krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, o których mowa w ust. 1 i 2 są stosowane wobec przewoźników niemających siedziby w danym państwie członkowskim na takich samych warunkach, jakie obowiązują przewoźników posiadających siedzibę w przyjmującym państwie członkowskim, aby zapobiec wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.

Artykuł 17

Dokumenty kontrolne w przewozach kabotażowych

1. Przewozy kabotażowe w formie usług okazjonalnych wykonywane są na podstawie formularza przejazdu, o którym mowa w art. 12; formularz przejazdu jest przechowywany w pojeździe oraz okazywany na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

2. W formularzu przejazdu podaje się następujące informacje:

- a) miejsca wyjazdu i przyjazdu w ramach usługi;
- b) datę wyjazdu i datę zakończenia usługi.

3. Formularze przejazdu są przekazywane w książkach, o których mowa w art. 12, poświadczonych przez właściwy organ lub podmiot w państwie członkowskim siedziby.

4. W przypadku szczególnych usług regularnych dokument kontrolny stanowi umowa zawarta między przewoźnikiem a organizatorem transportu lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia.

Formularz przejazdu jest jednak wypełniany w formie miesięcznego zestawienia.

5. Formularze przejazdu są zwracane właściwemu organowi lub podmiotowi w państwie członkowskim siedziby zgodnie z procedurami określonymi przez ten organ lub podmiot.

ROZDZIAŁ VI

Artykuł 21

KONTROLE I KARY

Artykuł 18

Bilety na przejazd

1. Przewoźnicy wykonujący usługi regularne, z wyłączeniem szczególnych usług regularnych wystawiają bilet na przejazd pojedynczy lub zbiorowy, który wskazuje:

- a) miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu, a także, w stosownych przypadkach, przejazd powrotny,
- b) okres ważności biletu,
- c) opłatę za przejazd.

2. Bilet na przejazd przewidziany w ust. 1 jest okazywany na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Artykuł 19

Kontrola na drogach i w przedsiębiorstwach

1. Zezwolenie lub dokument kontrolny są przechowywane w pojeździe i okazywane na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

2. Przewoźnicy obsługujący międzynarodowy przewóz osób autokarami i autobusami umożliwiają przeprowadzenie wszelkich kontroli mających na celu zapewnienie prawidłowego wykonywania przewozów, szczególnie w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia upoważnieni funkcjonariusze służb kontrolnych są uprawnieni do:

- a) sprawdzania ksiąg i innych dokumentów, dotyczących działalności przedsiębiorstw transportowych;
- b) sporządzania kopii lub wyciągów z ksiąg i dokumentów na miejscu;
- c) dostępu do wszystkich lokali, terenów i pojazdów przedsiębiorstwa;
- d) żądania przedstawienia wszelkich informacji zawartych w księgach, dokumentach lub bazach danych.

Artykuł 20

Wzajemna pomoc

Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w zapewnianiu stosowania i niniejszego rozporządzenia i jego monitorowania. Dokonują one wymiany informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr .../2009.

Cofnięcie licencji wspólnotowej i zezwolenia

1. Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, cofają licencję wspólnotową, jeśli posiadacz licencji:

- a) przestał spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1; lub
- b) podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji wspólnotowej.

2. Organ wydający cofa zezwolenie, jeśli posiadacz zezwolenia przestał spełniać warunki, na podstawie których zezwolenie zostało wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, szczególnie jeśli wymaga tego państwo członkowskie, w którym przewoźnik ma siedzibę. Organ zawiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy zainteresowanego państwa członkowskiego.

Artykuł 22

Karanie naruszeń przez państwo członkowskie siedziby

1. W przypadku poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego, które miało miejsce lub zostało stwierdzone w dowolnym państwie członkowskim, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku, oraz w przypadku świadczenia bez zezwolenia usług równoległych lub tymczasowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 akapit piąty, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się naruszenia, podejmują odpowiednie dla danego przypadku działania, które mogą, między innymi, prowadzić do nałożenia następujących sankcji administracyjnych:

- a) tymczasowego lub stałego cofnięcia niektórych lub wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej;
- b) tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

Sankcje te mogą być określane po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej, oraz całkowitą liczbę posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii tej licencji.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby, informują właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia, tak szybko jak to możliwe, i nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od wydania ostatecznej decyzji w danej sprawie, czy należy nałożyć sankcje i które z sankcji przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu zostały nałożone.

Jeżeli takie sankcje nie zostały nałożone, właściwe organy państwa członkowskiego podają tego powody.

3. Właściwe organy, aby całość nałożonych na przewoźnika sankcji była proporcjonalna do naruszenia lub naruszeń, w związku z którymi je nałożono, uwzględniając wszelkie sankcje nałożone za to samo naruszenie w państwie członkowskim, w którym stwierdzono naruszenie.

4. Niniejszy artykuł nie narusza możliwości wszczęcia postępowania przed sądem krajowym przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. W przypadku wszczęcia takiego postępowania, właściwy organ informuje o nim właściwe organy państwa członkowskiego, w którym miały miejsce naruszenia.

5. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od każdej sankcji administracyjnej nałożonej na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 23

Karanie naruszeń przez przyjmujące państwo członkowskie

1. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego uzyskały informację o poważnym naruszeniu niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego przez przewoźnika niemającego tam siedziby, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w terminie dwóch miesięcy od ostatecznej decyzji, właściwym organom państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, następujące informacje:

- a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia;
- b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz
- c) nałożone i wykonane sankcje.

Właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą zażądać od właściwych organów państwa członkowskiego siedziby nałożenia sankcji administracyjnych zgodnie z art. 22.

2. Nie naruszając możliwości wszczęcia postępowania karnego, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą nałożyć sankcje na przewoźników niemających tam siedziby, którzy podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszyli niniejsze rozporządzenie lub wspólnotowe albo krajowe przepisy w zakresie transportu drogowego. Sankcje te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego oraz mogą między innymi obejmować upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, w którym miało miejsce naruszenie.

3. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania od sankcji administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 24

Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych

Państwa członkowskie zapewniają wpisanie do krajowego rejestru elektronicznego wszelkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, za które odpowiedzialni są przewoźnicy mający siedzibę na ich terytorium, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia kar przez którekolwiek państwo członkowskie lub do czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej lub jej kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem. Wpisy do rejestru dotyczące tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej pozostają w bazie danych przez okres co najmniej dwóch lat od daty upływu okresu cofnięcia w przypadku cofnięcia tymczasowego, lub od daty cofnięcia w przypadku cofnięcia trwałego.

ROZDZIAŁ VII

WYKONANIE

Artykuł 25

Porozumienia między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie mogą zawierać dwustronne i wielostronne porozumienia, dotyczące dalszej liberalizacji usług objętych niniejszym rozporządzeniem, szczególnie odnośnie do systemu zezwoleń i uproszczenia lub likwidacji dokumentów kontrolnych.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich porozumieniach, zawartych zgodnie z ust. 1.

Artykuł 26

Procedura komitetu

1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 i ust. 5 lit. b) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 27

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te powinny być skuteczne, współmierne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych przepisach Komisję w terminie do ... (*) oraz powiadamiają ją niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

(*) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce jego siedziby.

Artykuł 28

Sprawozdawczość

1. Co dwa lata państwa członkowskie informują Komisję o liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych wydanych w poprzednim roku oraz o całkowitej liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych ważnych na końcu tego okresu sprawozdawczego. Informacja ta podawana jest oddzielnie dla każdego państwa przeznaczenia usługi regularnej. Państwa członkowskie również przekazują Komisji dane dotyczące wykonywania przewozów kabotażowych w formie szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych wykonanych podczas okresu sprawozdawczego przez przewoźników mających siedzibę w tych państwach.

2. Co dwa lata właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego przesyłają Komisji dane statystyczne dotyczące liczby zezwoleń wydanych na wykonywanie przewozów kabotażowych w formie usług regularnych, o których mowa w art. 15 lit. c).

3. Komisja określa wzór tabeli, którą należy stosować do przekazywania danych statystycznych, o których mowa w ust. 2. Środki te mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

4. Państwa członkowskie informują Komisję nie później niż do 31 stycznia każdego roku o liczbie przewoźników posiadających licencję wspólnotową w dniu 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem odpowiadających liczbie pojazdów w eksploatacji na ten dzień.

ROZDZIAŁ VIII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 29

Uchylenia

Niniejszym uchyła się rozporządzenia (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń uznaje się za odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.

Artykuł 30

Wejście w życie

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

Rozporządzenie stosuje się od dnia ... (*)

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

...

W imieniu Rady
Przewodniczący

...

(*) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK I

CECHY ZABEZPIEZAJĄCE LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ

Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:

- hologram,
 - specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym,
 - co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widoczne tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki),
 - wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory,
 - podwójna numeracja: numer seryjny i numer wydania,
 - zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.
-

ZAŁĄCZNIK II

WZÓR LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

(Papier celulozowy w kolorze jasnoniebieskim Pantone, o formacie DIN A4, 100g/m² lub więcej)

(Pierwsza strona licencji)

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

Znak wyróżniający państwo członkowskie ⁽¹⁾
wydające licencję

Nazwa właściwego organu lub podmiotu

LICENCJA nr ...

(lub)

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA nr

dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu osób autokarem i autobusem

Posiadacz niniejszej licencji ⁽²⁾

.....

.....

jest uprawniony do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego osób na terytorium Wspólnoty zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr .../2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie) oraz zgodnie z postanowieniami ogólnymi niniejszej licencji.

Uwagi:	
.....	
Niniejsza licencja jest ważna od	Do
Wydano w	W dniu
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Znakami wyróżniającymi państw członkowskich są: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Republika Czeska, (DK) Dania, (D) Niemcy, (EST) Estonia, (IRL) Irlandia, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (I) Włochy, (CY) Cypr, (LV) Łotwa, (LT) Litwa, (L) Luksemburg, (H) Węgry, (MT) Malta, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, 2 (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.

⁽²⁾ Imię i nazwisko, nazwa lub firma oraz pełny adres przewoźnika.

⁽³⁾ Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego licencję.

Postanowienia ogólne

1. Niniejsza licencja została wydana na mocy rozporządzenia (WE) nr .../2009.
2. Niniejsza licencja została wydana przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika zarobkowego, który:
 - a) jest uprawniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozów autokarem i autobusem stanowiących usługi regularne, w tym szczególne usługi regularne lub usługi okazjonalne;
 - b) spełnia warunki określone zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi dopuszczenia do zawodu przewoźnika drogowego osób w transporcie krajowym i międzynarodowym;
 - c) spełnia wymogi prawne dotyczące kierowców oraz pojazdów.
3. Niniejsza licencja umożliwia międzynarodowy zarobkowy przewóz osób autokarem i autobusem na wszystkich połączeniach transportowych dla przejazdów na terytorium Wspólnoty:
 - a) w przypadku gdy miejsce odjazdu oraz miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
 - b) gdzie miejsce odjazdu oraz miejsce przyjazdu znajduje się w tym samym państwie członkowskim, z zabieraniem pasażerów w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim lub dowożeniem ich tam;
 - c) z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
 - d) pomiędzy państwami trzecimi z tranzytem poprzez terytorium co najmniej jednego państwa członkowskiego,oraz pustych przejazdów w związku z transportem na warunkach określonych w rozporządzeniu (WE) nr .../2009.

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku, rozporządzenie (WE) nr .../2009 ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium państw członkowskich, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenia nie stosuje się do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli niezbędna umowa pomiędzy Wspólnotą i danym państwem trzecim nie została zawarta.

4. Niniejsza licencja jest imienna i nie może być przenoszona.
5. Niniejsza licencja może być cofnięta przez właściwe organy państwa członkowskiego, które ją wydało, w szczególności, jeśli przewoźnik:
 - a) przestanie spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr .../2009;
 - b) podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji wspólnotowej lub przedłużenia jej ważności;
 - c) dopuścił się poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego w którymkolwiek z państw członkowskich, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców, oraz w przypadku świadczenia usług równoległych lub tymczasowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 akapit piąty rozporządzenia (WE) nr .../2009. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dokonał naruszenia, mogą między innymi cofnąć licencję wspólnotową lub tymczasowo lub trwale cofnąć niektóre lub wszystkie poświadczone za zgodność z oryginałem kopie licencji wspólnotowej.

Sankcje te są ustalane odpowiednio do wagi naruszenia dokonanego przez posiadacza licencji wspólnotowej oraz do całkowitej liczby posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii tej licencji.

6. Oryginał licencji musi być przechowywany przez przewoźnika. Kopia licencji poświadczona za zgodność z oryginałem musi znajdować się w pojeździe podczas wykonywania przewozu międzynarodowego.
7. Niniejsza licencja musi być okazana na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.
8. Posiadacz licencji musi na terytorium każdego z państw członkowskich stosować się do obowiązujących w tym państwie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, w szczególności dotyczących transportu i ruchu drogowego.
9. „Usługi regularne” oznacza usługi, polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry ustalone przystanki i które są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, w stosownych przypadkach, obowiązku rezerwacji.

Na regularny charakter usługi nie mają wpływu żadne zmiany warunków świadczenia usług.

Świadczenie usług regularnych wymaga zezwolenia.

„Szczególne usługi regularne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów, z wyłączeniem innych pasażerów, w określonej częstotliwości i trasach; pasażerowie mogą być zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry ustalone przystanki.

Szczególne usługi regularne obejmują:

- a) przewóz pracowników pomiędzy miejscem pracy a miejscem zamieszkania;
- b) przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnej.

Fakt, że usługi szczególne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na zaliczenie ich do usług regularnych.

Świadczenie szczególnych usług regularnych nie wymaga zezwolenia pod warunkiem, że odbywa się ono na podstawie umowy zawartej pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem.

Organizacja usług równoległych lub tymczasowych, skierowanych do tych samych osób co istniejące usługi regularne, wymaga zezwolenia.

„Usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych, oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika. Organizacja usług równoległych lub tymczasowych porównywalnych z istniejącymi usługami regularnymi oraz skierowanych do tych samych osób co usługi regularne wymaga zezwolenia zgodnie z procedurą określoną w rozdziale III rozporządzenia (WE) nr .../2009. Usługi te nie tracą charakteru usług okazjonalnych ze względu na to, że świadczone są z określoną częstotliwością.

Świadczenie usług okazjonalnych nie wymagają zezwolenia.

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (EWG) nr 684/92	Rozporządzenie (WE) nr 12/98	Niniejsze rozporządzenie
art. 1		art. 1
art. 2 pkt 1.1.	art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 2, art. 5 ust. 1
art. 2 pkt 1.2.	art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 3, art. 5 ust. 2
art. 2 pkt 1.3.		art. 5 ust. 1 akapit piąty
art. 2 pkt 3.1.	art. 2 ust. 3	art. 2 ust. 4, art. 5 ust. 3
art. 2 pkt 3.3.		art. 5 ust. 3
art. 2 pkt 3.4.		art. 5 ust. 3
art. 2 pkt 4.		art. 2 ust. 5, art. 5 ust. 5
—		art. 2 ust. 5, 6, 7 i 8
art. 3		art. 3
art. 3a		art. 4
art. 4		art. 5
art. 5		art. 6
art. 6		art. 7
art. 7		art. 8
art. 8		art. 9
art. 9		art. 10
art. 10		art. 11
art. 11		art. 12
art. 12		art. 13
art. 13		art. 5 ust. 5
	art. 1	art. 14
	art. 2 ust. 4	
	art. 3	art. 15
	art. 4	art. 16
	art. 5	art. 4 ust. 3
	art. 6	art. 17
	art. 7	art. 28 ust. 3
	art. 8	art. 26
	art. 9	—

Rozporządzenie (EWG) nr 684/92	Rozporządzenie (WE) nr 12/98	Niniejsze rozporządzenie
art. 14		art. 18
art. 15		art. 19
	art. 11 ust. 1	art. 20
art. 16 ust. 1		art. 21 ust. 1
art. 16 ust. 2		art. 21 ust. 2
art. 16 ust. 3		art. 22 ust. 1
art. 16 ust. 4		art. 23 ust. 1
art. 16 ust. 5		art. 22 ust. 2
	art. 11 ust. 2	art. 23 ust. 2
	art. 11 ust. 3	art. 23 ust. 2
	art. 11 ust. 4	—
	art. 12	art. 22 ust. 5, art. 23
	art. 13	—
art. 16a	art. 10	art. 26
art. 17		—
art. 18		art. 25
art. 19	art. 14	art. 27
art. 20		
art. 21		art. 29
art. 22	art. 15	art. 30
załącznik		załącznik II

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych w dniu 25 maja 2007 r. jako jeden z trzech wniosków wchodzących w skład tzw. „pakietu drogowego” ⁽¹⁾.

W dniu 5 czerwca 2008 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 9 stycznia 2009 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 Traktatu.

W trakcie prac Rada uwzględniła także opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Komitet Regionów zdecydował, że nie przedstawi opinii dotyczącej tych trzech wniosków.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

W wyniku konkluzji Rady w sprawie wkładu sektora transportowego w strategię lizbońską przyjętych przez radę Europejską wiosną 2007 r. Komisja zdecydowała się przedstawić wnioski w sprawie przeglądu obecnych ram prawnych dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, aby zagwarantować między innymi właściwe i proporcjonalne obciążenia administracyjne. Te trzy wnioski łącznie mają służyć unowocześnieniu, zastąpieniu i połączeniu przepisów regulujących działalność przewoźników drogowych i dostęp do rynków transportu drogowego zarówno towarów, jak i osób.

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych zastępuje dwa obecnie stosowane rozporządzenia ⁽²⁾. Jego podstawowym celem jest uproszczenie procedury wydawania zezwoleń na międzynarodowe regularne usługi przewozu osób, by osiągnąć większą harmonizację i promować uczciwszą konkurencję na rynku wewnętrznym.

Wspólne stanowisko uzgodnione przez Radę ustanawia spójne ramy międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem w całej Wspólnocie. Przewiduje uproszczoną i przyspieszoną procedurę wydawania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych usług regularnych. Również upraszcza i standaryzuje format licencji wspólnotowej oraz kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem, by zmniejszyć obciążenie administracyjne i opóźnienia, szczególnie podczas kontroli drogowej. Ponadto wspólne stanowisko zwiększa wymianę informacji między państwami członkowskimi dzięki ustanowieniu krajowych punktów kontaktowych, które mają zostać utworzone zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Wyjaśnienie zakresu zastosowania, definicji i zasad

Rada w znacznej mierze kierowała się wnioskiem Komisji; jej wspólne stanowisko przewiduje zastosowanie rozporządzenia do wszystkich przewozów międzynarodowych na terytorium Wspólnoty, w tym przewozów z i do krajów trzecich, oraz do krajowych przewozów drogowych osób wykonywanych przez przewoźników nieposiadających siedziby na podstawie zezwoleń tymczasowych („kabotaż”). W odniesieniu do przewozów międzynarodowych, Rada przyjęła ogólną definicję: jeśli chodzi o przewozy międzynarodowe do i z kraju trzeciego, postanowiono, że — w przypadku braku umowy pomiędzy Wspólnotą a zainteresowanym krajem trzecim — rozporządzenie nie stosuje się do tej części podróży, która wykonywana jest na terytorium państwa członkowskiego, na którym osoby wsiadają lub wysiadają. Rozporządzenie stosuje się jednak na terytorium tranzytowego państwa członkowskiego. Aby ułatwić organom ochrony porządku publicznego — szczególnie poza terytorium państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę — przeprowadzanie skutecznych kontroli, przewoźników zobowiązuje się podczas przewozów międzynarodowych do posiadania w każdym pojeździe poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej.

⁽¹⁾ Dwa pozostałe wnioski legislacyjne to:

- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (przekształcenie),
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

⁽²⁾ Rozporządzenia (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98.

Parlament Europejski zdecydował się zaakceptować podejście Komisji i nie przyjął żadnych poprawek związanych z tą kwestią.

(ii) Licencja wspólnotowa i poświadczone za zgodność z oryginałem kopie

We wniosku Komisji przewidziana jest możliwość wydawania licencji wspólnotowej na okres pięciu lat, z możliwością przedłużenia. Ponadto zobowiązuje on państwa członkowskie do wpisywania numerów seryjnych licencji wspólnotowej oraz poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych przewidzianego we wniosku dotyczącym rozporządzenia o warunkach wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Rada w swoim wspólnym stanowisku stosuje bardziej elastyczne podejście oraz przewiduje dłuższy okres ważności licencji wspólnotowej, biorąc pod uwagę, że wspomniany rejestr umożliwi natychmiastową weryfikację statusu przedsiębiorstwa transportowego w danej chwili. Wspólne stanowisko przedłuża zatem ważność licencji wspólnotowej „do 10 lat” z możliwością przedłużenia, wprowadza procedurę regulacyjną połączoną z kontrolą (w ramach procedury komitetowej) w celu wprowadzania koniecznych w przyszłości dostosowań technicznych dotyczących okresu ważności licencji wspólnotowej oraz wprowadza stosowne zmiany do przepisów dotyczących weryfikacji warunków wydawania i przedłużania licencji.

Aby uniknąć ewentualnego fałszowania wspomnianych dokumentów, Rada zdecydowała się wprowadzić zmiany do załącznika I, dodając serię zabezpieczeń, z których co najmniej dwa muszą być stosowane w dokumentach. Parlament Europejski zdecydował się zaakceptować podejście Komisji i nie przyjął żadnych poprawek związanych z tą kwestią.

(iii) Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych usług regularnych

Rada w znacznej mierze kierowała się wnioskiem Komisji; jej wspólne stanowisko przewiduje usprawnioną i uproszczoną procedurę w porównaniu z procedurą ustanowioną w rozporządzeniu (EWG) nr 684/92. Zezwolenia będą od chwili obecnej wydawane z wyjątkiem następujących dwóch przypadków: gdy usługa, w odniesieniu do której zwrócono się o zezwolenie, poważnie wpłynęłaby na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednego lub większej liczby zamówień na usługi o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z prawem wspólnotowym na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych lub gdy zasadniczym celem usługi nie jest przewożenie pasażerów między przystankami umieszczonymi w różnych państwach członkowskich. W związku z tym państwa członkowskie muszą określić niedyskryminujące kryteria oceny rentowności usługi świadczonej w ramach zamówienia publicznego w ramach procedury wydawania zezwoleń na świadczenie międzynarodowych usług regularnych. Rada zgodziła się z podejściem Komisji, zgodnie z którym organy państw członkowskich, których terytorium służy wyłącznie do tranzytu, ale gdzie nie są zabierani lub wysadzani pasażerowie, będą po prostu informowane po wyrażeniu przez zainteresowane państwa członkowskie zgody na wydanie zezwolenia na świadczenie danej usługi. Rada dodatkowo jednak wyznaczyła Komisji dwumiesięczny termin na wydanie decyzji dotyczącej zezwoleń w przypadku, gdy organ wydający zezwolenie nie jest w stanie podjąć decyzji.

Parlament Europejski — przeciwnie — usunął możliwość zawieszenia lub wycofania przez państwo członkowskie zezwoleń w przypadku, w którym poważnie wpływa ono na rentowność usługi świadczonej w ramach zamówienia publicznego.

(iv) Kabotaż

W odniesieniu do kabotażu Rada w znacznej mierze kierowała się wnioskiem Komisji. Zasady dotyczące kabotażu pozostały więc w zasadzie raczej niezmienione. W szczególności Rada zaaprobowała skreślenie przepisu w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 12/98 dotyczącego środków ochronnych w przypadku poważnych zakłóceń krajowego rynku transportowego. Od czasu otwarcia krajowych rynków na kabotaż przepis ten nigdy nie był stosowany, a zatem można go uznać za zbędny. W odniesieniu do przewozów kabotażowych w ramach międzynarodowej usługi regularnej Rada określa, że oznaczają one „zabranie i dowiezienie pasażerów” w tym samym państwie członkowskim zgodnie z przepisami omawianego rozporządzenia, pod warunkiem że nie jest to główny cel tej usługi.

Ponadto Rada w porozumieniu z Parlamentem Europejskim wykreśliła ze wspólnego stanowiska wszelkie odniesienia do przepisów dotyczących czasu pracy w związku z zasadami mającymi zastosowanie do przewozów kabotażowych, gdyż nie istnieją zharmonizowane zasady wspólnotowe.

(v) *Współpraca między państwami członkowskimi*

Idąc za wnioskiem Komisji oraz mając na uwadze ułatwienie i intensyfikację wymiany informacji między organami krajowymi, Rada zdecydowała się włączyć do wspólnego stanowiska przepis zobowiązujący państwa członkowskie do wymiany informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych. Rada również kierowała się wnioskiem Komisji w odniesieniu do zobowiązania państw członkowskich do wpisywania do krajowego rejestru przewoźników wszystkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, które doprowadziły do nałożenia kar. Ponadto Rada zdecydowała o wpisywaniu do rejestrów krajowych wszelkich cofnięć — tymczasowo lub na stałe — licencji wspólnotowych lub ich kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem. Te ostatnie wpisy będą przechowywane w bazie danych przez dwa lata.

Przepisy dotyczące ustanowienia krajowych punktów kontaktowych oraz rejestrów krajowych zostały również ujęte w projekcie rozporządzenia o warunkach wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Parlament Europejski zdecydował się zaakceptować podejście Komisji i nie przyjął żadnych poprawek związanych z tą kwestią.

(vi) *Kary za naruszenia przepisów*

Aby ujednolicić obecne systemy monitorowania i kontroli stosowane przez państwa członkowskie, Komisja proponuje zwiększenie uprawnień i środków w dyspozycji krajowych organów odpowiedzialnych za wydawanie i cofanie licencji wspólnotowej. Wniosek zawiera zatem zobowiązanie właściwego organu państwa członkowskiego siedziby przewoźnika do wydania ostrzeżenia, gdy przewoźnik dopuścił się poważnego naruszenia lub powtarzających się drobnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego. Obowiązek ten ma zastosowanie również w przypadku, gdy przewoźnik popełnił takie naruszenie w innym państwie członkowskim. Ponadto inny przepis precyzuje kary, jakie państwo członkowskie może nałożyć na przedsiębiorstwa transportowe prowadzące działalność na jego terytorium, a mianowicie (czasowe lub częściowe) zatrzymanie poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej lub samej licencji wspólnotowej, lub zaświadczeń dla kierowców.

Wspólne stanowisko uzgodnione przez Radę w znacznej mierze zgadzało się z podejściem Komisji do poważnych naruszeń. Rada była jednak przeciwna wydawaniu ostrzeżenia i zgodziła się pozostawić wybór działania państwom członkowskim. Ponadto Rada zgodziła się na pozostawienie w gestii państw członkowskich oceny wagi powtarzających się drobnych naruszeń. Wspólne stanowisko wprowadza również obowiązek przekazywania przez właściwy organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenie, informacji dotyczących zastosowania kar i ich rodzaju. Informacje te muszą zostać podane w terminie dwóch miesięcy od podjęcia ostatecznej decyzji w danej sprawie.

Wniosek Komisji wprowadza również nową procedurę do stosowania przez państwo członkowskie, które stwierdziło dopuszczenie się poważnego naruszenia przez przewoźnika nieposiadającego siedziby w tym państwie. Zgodnie z tą procedurą państwo członkowskie musi poinformować w terminie jednego miesiąca państwo członkowskie siedziby, które ze swojej strony może zastosować kary administracyjne. Państwo członkowskie siedziby przewoźnika dysponuje okresem trzech miesięcy na poinformowanie pierwszego państwa członkowskiego o podjętych środkach.

Wspólne stanowisko Rady przejmuje ten przepis, ale daje dwa miesiące na przekazanie informacji. Wspólne stanowisko Rady nie określa żadnych zobowiązań państwa członkowskiego siedziby przewoźnika do przekazywania informacji o działaniach następczych.

Parlament Europejski również sprzeciwił się włączeniu przepisów dotyczących powtarzających się drobnych naruszeń. Ponadto głosował za wprowadzeniem przepisu umożliwiającego nałożenie kary pieniężnej jako jednej z możliwości karania.

3. Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski

Inne poprawki nieujęte we wspólnym stanowisku dotyczą:

- dnia 1 stycznia 2009 r. jako ustalonej daty zastosowania omawianego rozporządzenia;
- odniesienia do dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników jako zasad mających zastosowanie do kabotażu;

- możliwości wyłączenia regularnych usług transgranicznych operujących w promieniu do 50 km od granicy państw członkowskich z procedury wydawania zezwolenia;
- poszerzenia zakresu zezwoleń na wycieczki lokalne; oraz
- ponownego wprowadzenia „zasady 12” dni do prawodawstwa dotyczącego czasu pracy i odpoczynku kierowców.

III. PODSUMOWANIE

Opracowując wspólne stanowisko, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną w pierwszym czytaniu. W przypadku poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że ich znaczna część została odzwierciedlona we wspólnym stanowisku — w założeniu, częściowo lub w pełni.

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 7/2009**przyjęte przez Radę w dniu 9 stycznia 2009 r.****w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ...
w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (wersja
przekształcona)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2009/C 62 E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej państw członkowskich ⁽³⁾, w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiającym warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie ⁽⁴⁾, oraz dyrektywie 2006/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia wspólnych reguł dla niektórych rodzajów drogowego przewozu rzeczy ⁽⁵⁾ należy wprowadzić szereg istotnych zmian. Dla uproszczenia i zapewnienia przejrzystości akty te należy przekształcić i zawrzeć w jednym rozporządzeniu.
- (2) Ustanowienie wspólnej polityki transportowej obejmuje, między innymi, określanie wspólnych zasad mających zastosowanie do dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych na terytorium Wspólnoty, jak również ustalanie warunków, na jakich przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi przewozowe na terytorium danego państwa członkowskiego. Zasady te należy określić w taki sposób, aby przyczyniały się do sprawnego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportowego.

- (3) W celu zapewnienia spójnych ram prawnych dla międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy we Wspólnocie, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich międzynarodowych przewozów na terytorium Wspólnoty. Przewóz z państw członkowskich do państw trzecich nadal w szerokim zakresie regulują umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a poszczególnymi państwami trzecimi. Dlatego rozporządzenie to nie powinno mieć zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli niezbędne umowy pomiędzy Wspólnotą a danymi państwami trzecimi nie zostały zawarte. Powinno ono jednak mieć zastosowanie na terytorium państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt.
- (4) Stworzenie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą zniesienie wszelkich ograniczeń wobec usługodawców na podstawie ich przynależności państwowej lub faktu, że mają siedzibę w innym państwie członkowskim niż to, w którym usługa ma być świadczona.
- (5) Aby osiągnąć to w sposób niezakłócony i elastyczny, należy przewidzieć przejściową regulację dotyczącą kabotażu, póki nie zostanie osiągnięta harmonizacja rynku transportu drogowego, na okres poprzedzający wprowadzenie ostatecznej regulacji.
- (6) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE, niektóre rodzaje przewozów są zwolnione z zezwoleń wspólnotowych i wszelkich innych zezwoleń przewozowych. W ramach organizacji rynku przewidzianej niniejszym rozporządzeniem, w przypadku niektórych rodzajów przewozów, ze względu na ich szczególny charakter, należy utrzymać system zwolnień z wymogu posiadania licencji wspólnotowej i wszelkich innych zezwoleń przewozowych.
- (7) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE przewóz rzeczy z wykorzystaniem pojazdów o maksymalnej masie całkowitej pomiędzy 3,5 tony a 6 ton został zwolniony z wymogu posiadania licencji wspólnotowej. Jednak przepisy wspólnotowe w zakresie transportu drogowego rzeczy i osób mają zasadniczo zastosowanie do pojazdów o maksymalnej masie całkowitej większej niż 3,5 tony. Zatem przepisy niniejszego rozporządzenia powinny być dostosowane do ogólnego zakresu stosowania wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego i przewidywać wyjątek jedynie dla pojazdów o maksymalnej masie nie większej niż 3,5 tony.

⁽¹⁾ Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 31.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia⁽³⁾ Dz.U. L 95 z 9.4.1992, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 279 z 12.11.1993, s. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 5.

- (8) Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy powinno być uzależnione od posiadania licencji wspólnotowej. Przewoźnicy powinni być zobowiązani do posiadania w każdym pojeździe poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej w celu ułatwienia organom kontrolnym wykonywania skutecznej kontroli, szczególnie poza terytorium państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. W tym celu konieczne jest ustalenie bardziej szczegółowej specyfikacji dotyczącej układu graficznego i pozostałych elementów licencji wspólnotowej oraz jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii.
- (9) Należy określić warunki dotyczące udzielania i cofania licencji wspólnotowych oraz rodzaju przewozów, do których mają one mieć zastosowanie, a także okresy ważności licencji i szczegółowe zasady korzystania z nich.
- (10) Należy także ustanowić zaświadczenie dla kierowcy w celu umożliwienia państwom członkowskim skutecznego sprawdzenia, czy kierowcy z państw trzecich są legalnie zatrudnieni lub pozostają do dyspozycji przewoźnika odpowiedzialnego za dany przewóz.
- (11) Przewoźnicy, którzy posiadają licencje wspólnotowe przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz przewoźnicy upoważnieni do wykonywania niektórych kategorii międzynarodowych przewozów rzeczy, powinni zostać uprawnieni do wykonywania krajowych przewozów na terytorium danego państwa członkowskiego tymczasowo, bez konieczności posiadania w tym państwie siedziby statutowej lub oddziału. W przypadku gdy wykonywane są takie przewozy kabotażowe, powinny one podlegać prawodawstwu wspólnotowemu, jak na przykład rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽¹⁾ oraz przepisom krajowym z określonych dziedzin obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim.
- (12) Należy przyjąć przepisy, aby mogły być podjęte działania w przypadku poważnych zakłóceń na odpowiednich rynkach transportowych. W tym celu należy wprowadzić odpowiednią procedurę podejmowania decyzji oraz procedurę gromadzenia wymaganych danych statystycznych.
- (13) Nie naruszając postanowień Traktatu dotyczących prawa przedsiębiorczości przewozy kabotażowe stanowią świadczenie usług przez przewoźników w państwie członkowskim, w którym nie mają siedziby i nie powinny być zabronione, jeżeli nie są wykonywane w sposób oznaczający prowadzenie stałej i ciągłej działalności w tym państwie członkowskim. Aby łatwiej wyegzekwować ten wymóg, należy ograniczyć częstotliwość przewozów kabotażowych i okres, w którym mogą być wykonywane. W przeszłości takie krajowe przewozy były tymczasowo dozwolone. W praktyce było trudno stwierdzić, na które przewozy wydano zezwolenie. Niezbędne są zatem jasne i łatwe do wyegzekwowania przepisy.
- (14) Do przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe mają zastosowanie przepisy dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług ⁽²⁾.
- (15) Aby przeprowadzać skutecznie kontrole przewozów kabotażowych, organy kontrolujące przestrzeganie przepisów w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć co najmniej dostęp do danych zawartych w listach przewozowych i pochodzących z urzędów rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽³⁾.
- (16) Państwa członkowskie powinny świadczyć sobie wzajemną pomoc celem należytego stosowania niniejszego rozporządzenia
- (17) Należy w miarę możliwości ograniczyć formalności administracyjne bez zaniechania kontroli i nakładania sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu należy sprecyzować i udoskonalić istniejące przepisy dotyczące cofania licencji wspólnotowej. Obowiązujące przepisy należy dostosować celem umożliwienia skutecznego karania poważnych naruszeń popełnianych w przyjmującym państwie członkowskim. Sankcje te nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia. Należy przewidzieć możliwość skorzystania z procedury odwoławczej w przypadku każdej nałożonej sankcji.
- (18) Państwa członkowskie powinny wprowadzać do swoich krajowych rejestrów elektronicznych przewoźników drogowych wszystkie poważne naruszenia popełnione przez przewoźników, które doprowadziły do nałożenia sankcji.
- (19) W celu poprawy i uproszczenia wymiany informacji pomiędzy organami krajowymi państwa członkowskie powinny dokonywać wymiany istotnych informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 z dnia ... ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego ⁽⁴⁾.
- (20) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁵⁾.
- (21) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie dostosowywania do postępu technicznego załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

⁽²⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

⁽⁴⁾ Dz.U. L ...

⁽⁵⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

- (22) Państwa członkowskie powinny podjąć działania niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji.
- (23) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie spójnych ram dla międzynarodowych przewozów drogowych we Wspólnocie, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, może zostać w lepszy sposób osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach na terytorium Wspólnoty.
2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.
3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na:
 - a) przepisy dotyczące przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączone do umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi;
 - b) przepisy dotyczące przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączone do umów dwustronnych zawartych między państwami członkowskimi, które na mocy zezwoleń dwustronnych lub na mocy uzgodnień dotyczących liberalizacji dopuszczają załadunek i rozładunek w państwie członkowskim przez przewoźników niemających siedziby w tym państwie członkowskim.
4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego przewozu drogowego rzeczy realizowanego na podstawie tymczasowego zezwolenia przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem III.

5. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących rodzajów przewozu i przejazdów bez ładunku dokonywanych w powiązaniu z takim przewozem:

- a) przewóz przesyłek pocztowych na zasadzie usługi powszechnej;
- b) przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;
- c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony;
- d) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:
 - (i) przewożone rzeczy muszą być własnością przedsiębiorstwa lub musiały zostać sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;
 - (ii) celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;
 - (iii) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;
 - (iv) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu, pod warunkiem, że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki dyrektywy 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy ⁽¹⁾;
 - (v) taki przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa;
- e) przewóz produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych.

Akapit pierwszy lit. d) pkt (iv) nie ma zastosowania do używania pojazdu zastępczego podczas krótkich awarii normalnie wykorzystywanego pojazdu.

6. Przepisy ust. 5 nie mają wpływu na warunki, na podstawie których państwa członkowskie zezwalają swoim obywatelom na prowadzenie działalności, o której mowa w tym ustępie.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- 1) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub zestaw pojazdów, spośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy;

⁽¹⁾ Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82.

- 2) „przewóz międzynarodowy” oznacza:
- a) przejazd pojazdu z ładunkiem, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu;
 - b) przejazd pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu;
 - c) przejazd pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; lub
 - d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c);
- 3) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie siedziby przewoźnika;
- 4) „przewoźnik niemający siedziby” oznacza przewoźnika drogowego prowadzącego działalność w przyjmującym państwie członkowskim;
- 5) „kierowca” oznacza każdą osobę, która prowadzi pojazd, nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności;
- 6) „przewóz kabotażowy” oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim;
- 7) „poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego” oznacza naruszenie, które może prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr .../2009 lub do czasowego albo trwałego cofnięcia licencji.

ROZDZIAŁ II

PRZEWÓZ MIĘDZYNARODOWY

Artykuł 3

Zasada ogólna

Wykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, zaświadczenia dla kierowcy.

Artykuł 4

Licencja wspólnotowa

1. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez państwo członkowskie, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, każdemu przewoźnikowi wykonującemu zarobkowo drogowy przewóz rzeczy, który to przewoźnik:

- a) ma siedzibę w tym państwie członkowskim zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego; oraz

- b) zgodnie z przepisami wspólnotowymi oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy, jest uprawniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy.

2. Licencja wspólnotowa udzielana jest przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby na okres nie dłuższy niż dziesięć lat z możliwością jego przedłużenia.

Licencje wspólnotowe i kopie poświadczone za zgodność z oryginałem wydane przed dniem niniejszego rozporządzenia obowiązują do dnia wygaśnięcia ich ważności.

Komisja dostosowuje okres ważności licencji wspólnotowej do postępu technicznego, w szczególności do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorstw transportu drogowego, zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr .../2009. Środki te mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i przyjmuje się je zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Państwo członkowskie siedziby wydaje posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką liczbę kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem, jaka odpowiada liczbie pojazdów, którymi dysponuje posiadacz licencji wspólnotowej, bez względu na to czy jest on ich właścicielem, czy posiadaczem na przykład na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, najmu lub leasingu.

4. Licencja wspólnotowa i jej kopie poświadczone za zgodność z oryginałem są zgodne z wzorem zawartym w załączniku II, który określa również warunki dotyczące korzystania z niej. Zawiera ona co najmniej dwie cechy zabezpieczające wymienione w załączniku I.

Komisja dostosowuje załączniki I i II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

5. Licencja wspólnotowa i jej poświadczone za zgodność z oryginałem kopie są opatrzone pieczęcią organu wydającego, podpisem i numerem seryjnym. Numery seryjne licencji wspólnotowej oraz jej kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.

6. Licencja wspólnotowa udzielana jest na rzecz określonego przewoźnika i nie może być przenoszona. Poświadczone za zgodność z oryginałem kopie licencji wspólnotowej przechowywane są w każdym pojeździe przewoźnika i muszą być okazywane na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

W przypadku zestawu pojazdów poświadczona za zgodność z oryginałem kopia znajduje się w pojeździe silnikowym. Obejmuje ona zestaw pojazdów, nawet jeśli przyczepa lub półprzyczepa nie jest zarejestrowana lub nie jest dopuszczona do ruchu w imieniu posiadacza licencji lub jeśli jest zarejestrowana lub dopuszczona do ruchu w innym państwie członkowskim.

Artykuł 5

Zaświadczenie dla kierowcy

1. Zaświadczenie dla kierowcy jest wydawane przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem każdemu przewoźnikowi, który:

- a) jest posiadaczem licencji wspólnotowej; oraz
- b) albo w sposób legalny zatrudnia w tym państwie członkowskim kierowcę, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi⁽¹⁾ albo w sposób legalny korzysta z usług kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy 2003/109/WE, pozostającego w dyspozycji tego przewoźnika zgodnie z warunkami zatrudnienia i kształcenia zawodowego określonymi w tym państwie członkowskim:
 - (i) na mocy przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych; oraz w odpowiednich przypadkach;
 - (ii) na mocy układów zbiorowych, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w tym państwie członkowskim.

2. Zaświadczenie dla kierowcy jest wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika na wniosek posiadacza licencji wspólnotowej każdemu kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE i jest przez tego przewoźnika legalnie zatrudniony, lub każdemu kierowcy pozostającemu w jego dyspozycji, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu tej dyrektywy. Każde zaświadczenie dla kierowcy poświadcza, że kierowca w nim wskazany jest zatrudniony zgodnie z warunkami określonymi w ust. 1.

3. Zaświadczenie dla kierowcy jest zgodne z wzorem określonym w załączniku III. Zawiera ono przynajmniej dwie cechy zabezpieczające wymienione w załączniku I.

4. Komisja dostosowuje załącznik II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

5. Zaświadczenie dla kierowcy opatruje się pieczęcią organu wydającego, podpisem oraz numerem seryjnym. Numer seryjny zaświadczenia dla kierowcy można wpisać do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika, który udostępnia je wskazanemu w zaświadczeniu kierowcy.

6. Zaświadczenie dla kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w za-

świadczeniu, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Poświadczona za zgodność z oryginałem kopia zaświadczenia dla kierowcy wydanego przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika jest przechowywana w lokalu przewoźnika. Zaświadczenie to jest okazywane na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

7. Zaświadczenie dla kierowcy wydawane jest na okres określony przez wydające państwo członkowskie, który wynosi nie więcej niż pięć lat. Zaświadczenia dla kierowców wydane przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności.

Zaświadczenie dla kierowcy jest ważne jedynie gdy spełnione są warunki, na których zostało wydane. Państwa członkowskie podejmują właściwe środki mające na celu zapewnienie niezwłocznego zwrotu zaświadczenia organom wydającym przez przewoźnika w przypadku gdy powyższe warunki przestaną być spełniane.

Artykuł 6

Weryfikacja warunków

1. W każdym przypadku, gdy złożony został wniosek o licencję wspólnotową lub wniosek o przedłużenie licencji wspólnotowej zgodnie z art. 4 ust. 2, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby sprawdzają, czy przewoźnik spełnia lub czy w dalszym ciągu spełnia warunki określone w art. 4 ust. 1.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby regularnie sprawdzają, przez prowadzenie corocznych kontroli obejmujących co najmniej 20 % ważnych zaświadczeń dla kierowców wydanych w tym państwie członkowskim, czy nadal są spełniane warunki, o których mowa w art. 5 ust. 1, i na podstawie których zostało wydane zaświadczenie dla kierowcy.

Artykuł 7

Odmowa wydania i cofnięcie licencji wspólnotowej oraz zaświadczenia dla kierowcy

1. Jeżeli warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika wydają zawierającą uzasadnienie decyzję o odmowie wydania lub przedłużenia ważności licencji wspólnotowej lub o odmowie wydania zaświadczenia dla kierowcy.

2. Właściwe organy cofają licencję wspólnotową lub zaświadczenie dla kierowcy w przypadku, gdy posiadacz:

- a) przestał spełniać warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, lub
- b) podał nieprawdziwe informacje we wniosku o licencję wspólnotową lub zaświadczenie dla kierowcy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 16 z 23.1.2004, s. 44.

ROZDZIAŁ III

PRZEWÓZ KABOTAŻOWY

Artykuł 8

Zasada ogólna

1. Każdy przewoźnik zarobkowego transportu drogowego rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada zaświadczenie dla kierowcy, jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych.

2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym, przewoźnikom drogowym, o których mowa w ust. 1, zezwala się na wykonywanie tym samym pojazdem lub, w przypadku zestawu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.

W terminie, o którym mowa w akapicie pierwszym, przewoźnicy mogą wykonywać niektóre lub wszystkie przewozy kabotażowe dozwolone zgodnie z tym akapitem w którymkolwiek państwie członkowskim, pod warunkiem, że są one ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.

3. Krajowe przewozy drogowe wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz międzynarodowy, w ramach którego przyjechał do przyjmującego państwa członkowskiego, oraz każdy kolejny wykonany tam przewóz kabotażowy.

Dowód, o którym mowa w akapicie pierwszym, obejmuje następujące dane dla każdego przewozu:

- a) nazwę, adres i podpis nadawcy;
- b) nazwę, adres i podpis przewoźnika;
- c) nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy — jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;
- e) nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
- f) masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
- g) numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

4. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, do

prowadzenia zarobkowego transportu drogowego rzeczy określonych w art. 1 ust. 5 lit. a), b) i c), może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, w stosownym przypadku, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.

5. Dopuszczalność wykonywania przewozów kabotażowych w ramach usług transportowych, o których mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) i e), nie podlega żadnym ograniczeniom.

Artykuł 9

Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych

1. O ile przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w następujących kwestiach:

- a) zasad dotyczących umowy przewozu;
- b) masy i wymiarów pojazdów drogowych;
- c) wymogów związanych z przewozem określonych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się artykułów żywnościowych oraz żywych zwierząt;
- d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy;
- e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

Masa i wymiary, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b) mogą, w odpowiednich przypadkach, przekraczać wartości obowiązujące w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, jednak w żadnym przypadku nie mogą przekraczać limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub charakterystyki technicznej podanej w dowodach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym ⁽¹⁾.

2. Przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, o których mowa w ust. 1, stosowane są wobec przewoźników niemających siedziby w danym państwie członkowskim na tych samych warunkach, jakie obowiązują przewoźników posiadających siedzibę w przyjmującym państwie członkowskim, aby zapobiec wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.

Artykuł 10

Procedura ochronna

1. W przypadku poważnych zakłóceń na krajowym rynku transportowym na danym obszarze geograficznym spowodowanych lub wzmożonych przez kabotaż, każde państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o przyjęcie środków ochronnych i przekazuje jej niezbędne informacje oraz powiadamia ją, jakie działania zamierza podjąć wobec przewoźników mających siedzibę w państwie członkowskim.

⁽¹⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

2. Na użytek ust. 1:

- „poważne zakłócenie krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym” oznacza wystąpienie specyficznych dla tego rynku problemów powodujących poważną i potencjalnie trwałą nadwyżkę podaży nad popytem, z którą wiąże się zagrożenie równowagi finansowej i dla przetrwania licznych przedsiębiorstw wykonujących przewozy drogowe,
- „obszar geograficzny” oznacza obszar obejmujący całe terytorium państwa członkowskiego lub jego część lub rozciągający się na całość lub w część terytorium innych państw członkowskich.

3. Komisja bada sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 15 ust. 1, w terminie miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa członkowskiego podejmuje decyzję, czy niezbędne są środki ochronne, a w razie konieczności przyjmuje je.

Środki te mogą obejmować czasowe wyłączenie danego obszaru z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Środki podjęte zgodnie z niniejszym artykułem pozostają w mocy przez okres nie dłuższy niż sześć miesięcy, który może zostać jednokrotnie przedłużony o taki sam okres.

Komisja niezwłocznie powiadamia państwa członkowskie i Radę o wszelkich decyzjach podjętych na mocy niniejszego ustępu.

4. Jeżeli Komisja podejmie decyzję o przyjęciu środków ochronnych dotyczących co najmniej jednego państwa członkowskiego, właściwe organy tych państw członkowskich zobowiązane są do podjęcia środków o równoważnym zakresie w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadamiają o tym Komisję. Środki te są stosowane najpóźniej od tego samego dnia, od którego zastosowanie mają środki ochronne przyjęte przez Komisję.

5. Każde państwo członkowskie może przekazać decyzję Komisji podjętą zgodnie z ust. 3 Radzie w terminie 30 dni po powiadomieniu o niej. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną w ciągu 30 dni od tego przekazania lub w przypadku gdy decyzje przekazało kilka państw członkowskich od dokonania pierwszego przekazania, może podjąć decyzję odmienną.

Do decyzji Rady zastosowanie mają okresy obowiązywania określone w ust. 3 akapit trzeci. Właściwe organy danych państw członkowskich są zobowiązane do podjęcia środków o równoważnym zakresie w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadomienia o tym Komisji. Jeżeli Rada nie podejmie decyzji w terminie przewidzianym w pierwszym akapicie, decyzja Komisji staje się ostateczna.

6. W przypadku, gdy Komisja uzna, iż okres obowiązywania środków, o których mowa w ust. 3, wymaga przedłużenia, przedkłada wniosek Radzie, która podejmuje decyzję w tej sprawie większością kwalifikowaną.

ROZDZIAŁ IV

WZAJEMNA POMOC I SANKCJE

Artykuł 11

Wzajemna pomoc

Państwa członkowskie pomagają sobie wzajemnie w zapewnieniu stosowania niniejszego rozporządzenia i jego monitorowania. Dokonują one wymiany informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr .../2009.

Artykuł 12

Karanie naruszeń przez państwo członkowskie siedziby

1. W przypadku poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się takich naruszeń, podejmują odpowiednie dla danego przypadku działania, które mogą, między innymi, prowadzić do nałożenia następujących sankcji administracyjnych:

a) czasowego lub trwałego cofnięcia niektórych lub wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej;

b) czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

Sankcje te mogą być określane po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej, oraz całkowitą liczbę posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii tej licencji.

2. W przypadku poważnego naruszenia obejmującego wszelkie przypadki niewłaściwego wykorzystywania zaświadczeń dla kierowców, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się takiego naruszenia, nakładają na niego odpowiednie sankcje, takie jak:

a) zawieszenie wydawania zaświadczeń dla kierowców;

b) cofnięcie zaświadczeń dla kierowców;

c) uzależnienie wydania zaświadczeń dla kierowców od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu;

d) czasowe lub trwałe cofnięcie niektórych lub wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej;

e) czasowe lub trwałe cofnięcie licencji wspólnotowej.

Sankcje te mogą być określone po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej.

3. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, tak szybko jak to możliwe, a najpóźniej w ciągu dwóch miesięcy po podjęciu ostatecznej decyzji w sprawie, informują właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenie, czy nałożono sankcje zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu i jakie to są sankcje.

Jeśli nie nałożono takich sankcji, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby podają tego przyczyny.

4. Właściwe organy zapewniają, aby całość nałożonych na przewoźnika sankcji była proporcjonalna do naruszenia lub naruszeń, w związku z którymi je nałożono, uwzględniając wszelkie sankcje nałożone w państwie członkowskim, w którym stwierdzono naruszenie.

5. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mogą również, zgodnie ze swoim prawem krajowym, wszcząć przeciwko danemu przewoźnikowi postępowanie przed właściwym sądem krajowym. Informacja o decyzjach podjętych w tym zakresie przekazywana jest właściwym organom przyjmującego państwa członkowskiego.

6. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od każdej sankcji administracyjnej nałożonej na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 13

Karanie naruszeń przez przyjmujące państwo członkowskie

1. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego uzyskały informację o poważnym naruszeniu niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego przez przewoźnika niemającego tam siedziby, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od ostatecznej decyzji w tej sprawie właściwym organom państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, następujące informacje:

- a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia;
- b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz
- c) nałożone i wykonane sankcje.

Właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą zażądać od właściwych organów państwa członkowskiego siedziby nałożenia sankcji administracyjnych zgodnie z art. 12.

2. Nie naruszając możliwości wszczęcia postępowania karnego, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego uprawnione są do nałożenia sankcji na przewoźnika niemającego tam siedziby w tym państwie, który podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszył niniejsze rozporządzenie lub wspólnotowe albo krajowe przepisy w zakresie transportu drogowego. Sankcje te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego. Sankcje te mogą obejmować

między innymi upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, w którym miało miejsce naruszenie.

3. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od sankcji administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 14

Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych

Państwa członkowskie zapewniają wpisanie do krajowego rejestru elektronicznego wszelkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, których dopuścili się przewoźnicy mający siedzibę na ich terytorium, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia kar przez którekolwiek państwo członkowskie lub do czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej. Wpisy do rejestru odnoszące się do tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej pozostają w bazie danych przez okres dwóch lat od daty upływu okresu cofnięcia, w przypadku cofnięcia tymczasowego, lub od daty cofnięcia, w przypadku cofnięcia trwałego.

ROZDZIAŁ V

WYKONANIE

Artykuł 15

Procedura komitetu

1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1 do 4 i ust. 5 lit. b) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 16

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach w terminie do ... (*) oraz powiadamiają ją niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce jego siedziby.

(*) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17

Sprawozdawczość

1. Co dwa lata państwa członkowskie powiadamiają Komisję o liczbie przewoźników posiadających licencję wspólnotową w dniu 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii odpowiadającej liczbie pojazdów w ruchu w tym dniu.

2. Państwa członkowskie informują również Komisję o liczbie zaświadczeń dla kierowców wydanych w poprzednim roku kalendarzowym, jak również liczbie zaświadczeń dla kierowców w obiegu w dniu 31 grudnia tego samego roku.

3. Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu wspólnotowego rynku transportu drogowego do końca 2013 r. Sprawozdanie obejmuje analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz rozwój sytuacji w zakresie warunków pracy w zawodzie, jak również ocenę, czy harmonizacja przepisów między innymi w dziedzinie wdrażania, opłat nakładanych na użytkowników dróg, jak i przepisów dotyczących kwestii socjalnych i bezpieczeństwa posunęła się wystarczająco daleko, by można przewidzieć dalsze otwarcie wewnętrznych rynków przewozów drogowych, w tym przewozów kabotażowych.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

...

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 18

Uchylenia

Niniejszym uchyła się rozporządzenia (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 oraz dyrektywę 2006/94/WE.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń i dyrektywy uznaje się za odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku IV.

Artykuł 19

Wejście w życie

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

Rozporządzenie stosuje się od dnia ... (*).

W imieniu Rady
Przewodniczący

...

(*) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK I

CECHY BEZPIECZEŃSTWA LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ I ZAŚWIADCZENIA DLA KIEROWCY

Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:

- hologram,
 - specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym;
 - co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widocznie tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki);
 - wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory,
 - podwójna numeracja: numer seryjny licencji wspólnotowej lub jej poświadczonej kopii oraz, w każdym przypadku, numer wydania;
 - zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.
-

ZAŁĄCZNIK II

MODEL LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

(Papier celulozowy w kolorze jasnoniebieskim Pantone, o formacie DIN A4, 100 g/m² lub więcej)

(Pierwsza strona licencji)

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

Państwo wydające licencję

Znak wyróżniający ⁽¹⁾

Nazwa właściwego organu lub podmiotu

LICENCJA nr ...

(lub)

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA nr

dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy

Niniejsza licencja uprawnia ⁽²⁾

.....

do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszelkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 z dnia ... w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (przekształcenie) oraz zgodnie z postanowieniami ogólnymi niniejszej licencji.

Uwagi szczególne:		
Niniejsza licencja jest ważna od		do
.....		
Wydano w,	dnia	
..... ⁽³⁾		

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

⁽²⁾ Imię i nazwisko, nazwa lub firma oraz pełny adres przewoźnika.

⁽³⁾ Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego licencję.

(b)

(Druga strona licencji)

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

Postanowienia ogólne

Niniejsza licencja została wydana na mocy rozporządzenia (WE) nr .../2009.

Niniejsza licencja uprawnia do prowadzenia międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszystkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, w odpowiednich przypadkach, z zastrzeżeniem warunków określonych w niniejszej licencji:

- w przypadku gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu,
- z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu,
- między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich,

a także przejazdy bez ładunku w związku z takimi przewozami.

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, niniejsza licencja jest ważna na część przejazdu realizowaną na terytorium Wspólnoty. Ważna jest w państwie członkowskim załadunku lub rozładunku, wyłącznie po zawarciu niezbędnej umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr .../2009.

Licencja jest imienna i nie może być przenoszona.

Niniejsze licencja może zostać cofnięta przez właściwy organ państwa członkowskiego, który ją wydał, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnik:

- nie spełnia wszystkich warunków dotyczących korzystania z licencji,
- podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania lub przedłużenia ważności licencji.

Oryginał licencji musi być przechowywany przez przewoźnika.

Poświadczona za zgodność z oryginałem kopię licencji musi być przechowywana w pojeździe ⁽¹⁾. W przypadku zestawu pojazdów, licencja musi znajdować się w pojeździe silnikowym. Obejmuje ona zestaw pojazdów, nawet jeśli przyczepa lub półprzyczepa nie jest zarejestrowana lub nie jest dopuszczona do ruchu w imieniu posiadacza licencji lub jeśli jest zarejestrowana lub dopuszczona do ruchu w innym państwie członkowskim.

Licencja musi być okazywana na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Na terytorium każdego państwa członkowskiego posiadacz licencji musi przestrzegać przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne obowiązujące w tym państwie, w szczególności dotyczące transportu i ruchu drogowego.

⁽¹⁾ „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zestaw pojazdów, spośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy.

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR ZAŚWIADCZENIA DLA KIEROWCY

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

(Kolor różowy Pantone, format DIN A4; papier celulozowy, 100 g/m² lub więcej)

(Pierwsza strona zaświadczenia)

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

Znak wyróżniający państwo członkowskie ⁽¹⁾
wydające zaświadczenie

Nazwa właściwego organu lub podmiotu

ZAŚWIADCZENIE DLA KIEROWCY NR ...

do celów zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na podstawie licencji wspólnotowej

(Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2009 z dnia ... w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (przekształcenie))

Niniejsze zaświadczenie poświadcza, że na podstawie dokumentów okazanych przez:

(2)
.....

Kierowca:

Nazwisko i imię	
Data i miejsce urodzenia	Obywatelstwo
Rodzaj i numer dokumentu tożsamości	
Data wydania	Miejsce wydania
Nr prawa jazdy	
Data wydania	Miejsce wydania
Numer ubezpieczenia społecznego	

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

⁽²⁾ Nazwisko lub nazwa oraz pełny adres przewoźnika.

jest zatrudniony, zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi oraz w odpowiednich przypadkach, układami zbiorowymi, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w następującym państwie członkowskim i na warunkach zatrudnienia i kształcenia zawodowego kierowców mających zastosowanie w tym państwie członkowskim, w celu wykonywania przewozów drogowych w tym państwie:

..... (1)

Uwagi szczególne

.....

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od	do
Wydano w,	w dniu
	 (2)

(Druga strona zaświadczenia)

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

Postanowienia ogólne

Niniejsze zaświadczenie zostało wydane na mocy rozporządzenia (WE) nr .../2009.

Niniejsze zaświadczenie poświadcza, że kierowca w nim wskazany jest zatrudniony zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi oraz w odpowiednich przypadkach, układami zbiorowymi, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w państwie członkowskim wskazanym w zaświadczeniu i na warunkach zatrudnienia i kształcenia zawodowego kierowców mających zastosowanie w tym państwie członkowskim w celu wykonywania przewozów drogowych w tym państwie.

Zaświadczenie dla kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w zaświadczeniu, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd (3) korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Zaświadczenie dla kierowcy nie może być przenoszone. Zaświadczenie dla kierowcy jest ważne jedynie gdy spełnione są warunki, na których zostało wydane oraz musi zostać niezwłocznie zwrócone przez przewoźnika organowi wydającemu, jeżeli warunki te przestaną być spełniane.

Niniejsze zaświadczenie może zostać cofnięte przez właściwy organ państwa członkowskiego, który je wydał, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnik:

- nie spełnia wszystkich warunków korzystania z zaświadczenia;
- podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych niezbędnych do wydania lub przedłużenia ważności zaświadczenia dla kierowcy;

Poświadczona za zgodność z oryginałem kopia zaświadczenia musi być przechowywana przez przewoźnika.

Oryginał zaświadczenia musi być przechowywany w pojeździe i musi być okazywany na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

(1) Nazwa państwa członkowskiego siedziby przewoźnika.

(2) Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego zaświadczenie.

(3) „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zestaw pojazdów, spośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy.

ZAŁĄCZNIK IV

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (EWG) nr 881/92	Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93	Dyrektywa 2006/94/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1			art. 1 ust. 1
art. 1 ust. 2			art. 1 ust. 2
art. 1 ust. 3			art. 1 ust. 3
załącznik II		art. 1 ust. 1 i 2, załącznik I; art. 2	art. 1 ust. 5
		art. 2	art. 1 ust. 6
art. 2			art. 2
art. 3 ust. 1			art. 3
art. 3 ust. 2			art. 4 ust. 1
art. 3 ust. 3			art. 5 ust. 1
art. 4			
art. 5 ust. 1			art. 4 ust. 2
art. 5 ust. 2			art. 4 ust. 3
art. 5 ust. 3			art. 4 ust. 4
			art. 4 ust. 5
art. 5 ust. 4, załącznik I			art. 4 ust. 6
art. 5 ust. 5			art. 4 ust. 2
art. 6 ust. 1			art. 5 ust. 2
art. 6 ust. 2			art. 5 ust. 2
art. 6 ust. 3			art. 5 ust. 3
art. 6 ust. 4			art. 5 ust. 6
art. 6 ust. 5			art. 5 ust. 7
art. 7			art. 6
art. 8 ust. 1			art. 7 ust. 1
art. 8 ust. 2			art. 7 ust. 2
art. 8 ust. 3			art. 12 ust. 1
art. 8 ust. 4			art. 12 ust. 2
art. 9 ust. 1 i 2			art. 12 ust. 6
	art. 1 ust. 1		art. 8 ust. 1
	art. 1 ust. 2		art. 8 ust. 4
	art. 1 ust. 3 i 4		art. 8 ust. 5
	art. 2		—

Rozporządzenie (EWG) nr 881/92	Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93	Dyrektywa 2006/94/WE	Niniejsze rozporządzenie
	art. 3		—
	art. 4		—
	art. 5		—
	art. 6 ust. 1		art. 9 ust. 1
	art. 6 ust. 2		—
	art. 6 ust. 3		art. 9 ust. 2
	art. 6 ust. 4		—
	art. 7		art. 10
art. 10			art. 17 ust. 1
art. 11 ust. 1	art. 8 ust. 1		art. 11
art. 11 ust. 2			art. 13 ust. 1
art. 11 ust. 3			art. 12 ust. 4
art. 11a			
	art. 8 ust. 2 i 3		art. 13 ust. 2
	art. 8 ust. 4 akapit pierwszy i trzeci		
	art. 8 ust. 4 akapit drugi		art. 12 ust. 4
	art. 8 ust. 4 akapit 4 i 5		art. 12 ust. 5
	art. 9		art. 13 ust. 3
art. 12			art. 18
art. 13			
art. 14	art. 10		
	art. 11		
art. 15	art. 12	art. 4	art. 19
		art. 3	
		art. 5	
		załącznik II i III	
załącznik I			załącznik II
załącznik III			załącznik III
	załącznik I		
	załącznik II		
	załącznik III		
	załącznik IV		

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego **ryнку przewozów drogowych (przekształcenie)** w dniu 25 maja 2007 r. jako jeden z trzech wniosków wchodzących w skład tzw. „pakietu drogowego” ⁽¹⁾.

W dniu 21 maja 2008 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 9 stycznia 2009 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 Traktatu.

W trakcie prac Rada uwzględniła także opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Komitet Regionów zdecydował, że nie przedstawi opinii dotyczącej trzech wniosków wchodzących w skład pakietu drogowego.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

Po przyjęciu przez Radę Europejską wiosną w 2007 roku „**Konkluzji w sprawie wkładu sektora transportowego w strategię lizbońską**” Komisja postanowiła złożyć wnioski dotyczące przeglądu obowiązujących ram prawnych w dziedzinie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, aby — między innymi — dopilnować, by obciążenia administracyjne były odpowiednie i proporcjonalne. Te trzy wnioski łącznie mają służyć unowocześnieniu, zastąpieniu i połączeniu przepisów regulujących działalność przewoźników drogowych i dostęp do rynków transportu drogowego.

Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, przedstawiony przez Komisję, ma na celu zapewnienie bardziej wyrównanych warunków konkurencji oraz uczynienie zasad bardziej porównywalnymi, spójnymi i łatwiejszymi do wyegzekwowania. Zachęca również do optymalizacji ładunku pojazdów na trasach międzynarodowych, co przyczyni się do zmniejszenia wpływu transportu na środowisko.

Wspólne stanowisko uzgodnione przez Radę określa zasady dostępu do rynku międzynarodowych przewozów towarowych. Scala, łączy i znacząco zmienia obowiązujące prawo wspólnotowe dzięki prostej, jasnej i łatwej do zastosowania definicji kabotażu. Upraszcza również i standaryzuje format licencji wspólnotowej, kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem oraz zaświadczenia dla kierowcy. W szczególności określa okresy ważności licencji wspólnotowej oraz zasady sprawdzania zgodności, a także zawiera wykaz elementów zabezpieczających służących uniknięciu manipulacji i podrabiania wspomnianych dokumentów. Ponadto wspólne stanowisko udoskonala obecnie obowiązujące przepisy dotyczące wymiany informacji i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi i przepisy dotyczące sankcji, tj. karania naruszeń przez państwo członkowskie siedziby i przyjmujące państwo członkowskie. Nakłada również na państwa członkowskie zobowiązanie wprowadzania do swoich krajowych rejestrów przewoźników drogowych wszystkich poważnych naruszeń popełnionych przez ich własnych przewoźników, które doprowadziły do nałożenia sankcji. Wspólne stanowisko nakłada także na Komisję obowiązek oceny — w sprawozdaniu, które ma zostać opublikowane na koniec roku 2013 — czy postępy w harmonizacji pewnych zasad (tzn. dotyczących egzekwowania i opłat od użytkowników dróg) umożliwią dalsze otwarcie krajowych rynków transportu, w tym kabotażu.

⁽¹⁾ Dwa pozostałe wnioski legislacyjne to:

- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego (10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV1 (en, fr, de)), oraz
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie) (10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Licencja wspólnotowa i zaświadczenie dla kierowcy

We wniosku Komisji przewidziana jest możliwość wydawania licencji wspólnotowej na okres pięciu lat, z możliwością przedłużenia. Ponadto wniosek zobowiązuje państwa członkowskie do wprowadzania numeru licencji i jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych, o którym mowa we wniosku dotyczącym rozporządzenia w sprawie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Rada w swoim wspólnym stanowisku stosuje bardziej elastyczne podejście oraz przewiduje dłuższy okres ważności licencji wspólnotowej, biorąc pod uwagę, że wspomniany rejestr umożliwi natychmiastową weryfikację statusu przedsiębiorstwa transportowego w danej chwili. Wspólne stanowisko przedłuża zatem ważność licencji wspólnotowej „do 10 lat” z możliwością przedłużenia, wprowadza procedurę regulacyjną połączoną z kontrolą (w ramach procedury komitetowej) w celu wprowadzania koniecznych w przyszłości dostosowań okresu ważności licencji wspólnotowej oraz wprowadza stosowne zmiany do przepisów dotyczących weryfikacji warunków wydawania i przedłużania licencji.

W odniesieniu do kwestii zaświadczeń dla kierowców, Rada zdecydowała o włączeniu do wspólnego stanowiska odniesienia do dyrektywy 2003/109/WE dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi (art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 5 ust. 2). Co się dotyczy wprowadzania numeru seryjnego zaświadczenia dla kierowcy do krajowego rejestru elektronicznego, wspólne stanowisko różni się od wniosku Komisji i pozostawia ten przepis jako fakultatywny (art. 5 ust. 5).

Aby uniknąć ewentualnego fałszowania wspomnianych dokumentów, Rada zdecydowała się wprowadzić zmiany do załącznika I i II, dodając serię zabezpieczeń, z których co najmniej dwa muszą zostać zastosowane w dokumentach. Parlament Europejski zdecydował się zaakceptować podejście Komisji i nie przyjął żadnych poprawek związanych z tą kwestią.

(ii) Kabotaż

Aby wyjaśnić czasowe aspekty kabotażu, w pierwotnym wniosku Komisji wprowadzono nową definicję tego pojęcia, ograniczającą liczbę przewozów kabotażowych do najwyżej trzech w ciągu siedmiu dni następujących po międzynarodowym przewozie towarów. Ograniczenia te mają na celu ułatwienie stosowania zasad, gdyż stosowne informacje mogłyby również pochodzić z listów przewozowych CMR, stosowanych we wszystkich przewozach międzynarodowych. Gwoli dokładności, wniosek Komisji zawiera również w stosownym artykule wykaz informacji, które powinny zostać udokumentowane i być dostępne w pojeździe.

We wspólnym stanowisku Rada kieruje się wnioskiem Komisji, ale — by uniknąć przejazdów bez ładunku po drogach wspólnotowych — wprowadza dodatkowy przepis umożliwiający przewoźnikom przewozy kabotażowe w państwach członkowskich, przez które pojazd przejeżdża. Przewozy te będą ograniczone do jednej operacji kabotażowej na każde przekraczane państwo członkowskie w ciągu trzech dni po wjeździe bez ładunku na teren tego państwa członkowskiego. Ogólna liczba dozwolonych przewozów jest jednak w dalszym ciągu ograniczona do trzech w ciągu siedmiu dni. Takie swobodniejsze podejście daje przewoźnikom wspólnotowym większą elastyczność w ramach określonych w pierwotnym wniosku Komisji, ustalając zarazem limit niekontrolowanych przewozów kabotażowych i przyczyniając się do ochrony środowiska dzięki zmniejszeniu pustych przebiegów pojazdów.

Wspólne stanowisko Rady ponownie wprowadza pewne obecnie stosowane zabezpieczenia, które umożliwiają państwom członkowskim, po zatwierdzeniu przez Komisję, wprowadzanie środków ochronnych w przypadku poważnych zakłóceń na krajowym rynku transportowym na pewnym obszarze, które to zakłócenia zostały wywołane lub zwiększone przez kabotaż.

Rada zdecydowała również, by włączyć do wspólnego stanowiska nałożenie na Komisję obowiązku dokonania w przyszłym sprawozdaniu dotyczącym sytuacji na wspólnotowym rynku przewozów drogowych oceny, czy postęp w zakresie harmonizacji niektórych przepisów (tzn. dotyczących egzekwowania i opłat od użytkowników dróg) umożliwił dalsze otwarcie krajowych rynków transportu, w tym kabotażu. Sprawozdanie to będzie również zawierać analizę sytuacji rynkowej i rozwój warunków zatrudnienia w tym zawodzie. Termin złożenia sprawozdania ustalono na koniec roku 2013.

Parlament Europejski również zaakceptował propozycję Komisji, by zezwolić na trzy następujące po sobie przewozy kabotażowe w ciągu siedmiu dni. Przyjął jednak dodatkowy przepis umożliwiający przewozy kabotażowe w państwach członkowskich, przez które pojazd przejeżdża w drodze powrotnej, pod warunkiem że przez dane państwo członkowskie przebiega najkrótsza droga powrotna i że zachowany jest limit siedmiu dni. Ponadto Parlament Europejski zdecydował również o ponownym wprowadzeniu środków ochronnych w przypadku poważnych zakłóceń na krajowym rynku, które to zakłócenia zostały wywołane lub zwiększone przez kabotaż.

Parlament Europejski przyjął również przepisy umożliwiające państwom członkowskim zawieranie umów dwustronnych opartych na mniej restrykcyjnym podejściu do kabotażu, zezwalających na kabotaż po częściowym wyładunku oraz wymagających wprowadzenia jednolitego i zharmonizowanego wzoru listu przewozowego, obowiązującego w Unii Europejskiej na potrzeby przewozu rzeczy, w tym kabotażu.

W przeciwieństwie do podejścia Rady i Komisji, Parlament Europejski głosował za całkowitą liberalizacją przewozów kabotażowych od dnia 1 stycznia 2014 r.

(iii) Współpraca między państwami członkowskimi

Idąc za wnioskiem Komisji oraz mając na uwadze ułatwienie i intensyfikację wymiany informacji między organami krajowymi, Rada zdecydowała się włączyć do wspólnego stanowiska przepis zobowiązujący państwa członkowskie do wymiany informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych. Rada również kierowała się wnioskiem Komisji w odniesieniu do zobowiązania państw członkowskich do wpisywania do krajowego rejestru przewoźników wszystkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, które doprowadziły do nałożenia kar. Ponadto Rada zdecydowała o wpisywaniu do rejestrów krajowych wszelkich cofnięć — tymczasowo lub na stałe — licencji wspólnotowych lub ich kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem. Te ostatnie wpisy będą przechowywane w bazie danych przez dwa lata.

Przepisy dotyczące ustanowienia krajowych punktów kontaktowych oraz rejestrów krajowych zostały również ujęte w projekcie rozporządzenia o warunkach wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Parlament Europejski zdecydował się zaakceptować podejście Komisji i nie przyjął żadnych poprawek związanych z tą kwestią.

(iv) Kary za naruszenia przepisów

Aby ujednolicić obecne systemy monitorowania i kontroli stosowane przez państwa członkowskie, Komisja proponuje zwiększenie uprawnień i środków w dyspozycji krajowych organów odpowiedzialnych za wydawanie i cofanie licencji wspólnotowej. We wniosku wymieniony jest obowiązek udzielenia przewoźnikowi upomnienia przez właściwy organ państwa członkowskiego siedziby w przypadku dopuszczenia się przez przewoźnika poważnego naruszenia lub powtarzających się drobnych naruszeń wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego. Obowiązek ten ma zastosowanie również w przypadku, gdy przewoźnik popełnił takie naruszenie w innym państwie członkowskim. Inny przepis precyzuje kary, jakie państwo członkowskie może nałożyć na przewoźników prowadzących działalność na jego terytorium, a mianowicie czasowe lub częściowe zatrzymanie poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej lub samej licencji wspólnotowej, lub zaświadczeń dla kierowców. Państwo członkowskie może również nałożyć karę polegającą na czasowym lub stałym wycofaniu uprawnień zarządzającemu transportem przewoźnika.

Wspólne stanowisko uzgodnione przez Radę w znacznej mierze zgadza się z podejściem Komisji do poważnych naruszeń. Rada była jednak przeciwna wydawaniu ostrzeżenia i zgodziła się pozostawić wybór działania państwom członkowskim. Rada zgodziła się ponadto na pozostawienie w gestii państw członkowskich oceny wagi powtarzających się drobnych naruszeń. Wspólne stanowisko wprowadza również obowiązek przekazywania przez właściwy organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenie, informacji dotyczących zastosowania kar i ich rodzaju. Informacje te muszą zostać podane w terminie dwóch miesięcy od podjęcia ostatecznej decyzji w danej sprawie.

Wniosek Komisji wprowadza również nową procedurę do stosowania przez państwo członkowskie, które stwierdziło dopuszczenie się poważnego naruszenia przez przewoźnika nieposiadającego siedziby w tym państwie. Państwo to dysponuje okresem jednego miesiąca na przekazanie informacji (zgodnie z minimalnym standardowym wzorem) i może zwrócić się do państwa członkowskiego siedziby o nałożenie kar administracyjnych. Państwo członkowskie siedziby przewoźnika dysponuje okresem trzech miesięcy na poinformowanie pierwszego państwa członkowskiego o podjętych środkach.

Wspólne stanowisko Rady przejmuje ten przepis, ale daje dwa miesiące na przekazanie informacji. Wspólne stanowisko Rady nie określa żadnych zobowiązań państwa członkowskiego siedziby przewoźnika do przekazywania informacji o podjętych środkach.

Parlament Europejski również sprzeciwił się włączeniu przepisów dotyczących powtarzających się drobnych naruszeń. Ponadto głosował za wprowadzeniem przepisu umożliwiającego nałożenie kary pieniężnej jako jednej z możliwości karania.

3. Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski

Wspólne stanowisko Rady objęło w pełni lub co do zasady poprawki dotyczące zmiany definicji odstępstwa dotyczącego przewozu przesyłek pocztowych oraz ograniczenia szczegółowych danych zawartych w dowodach, które muszą być okazywane podczas przewozów międzynarodowych w związku z przewozami kabotażowymi.

Poprawki nieuwzględnione we wspólnym stanowisku dotyczą:

- motywu dotyczącego związku z dyrektywą 92/106/EWG w sprawie transportu kombinowanego;
- uzupełnienia definicji kabotażu;
- ustalenia dnia 1 stycznia 2009 r. jako terminu zastosowania omawianego rozporządzenia;
- odniesienia do dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników jako zasad mających zastosowanie do kabotażu;
- możliwości regulowania przez państwa członkowskie przewozów „cross trade” (przewozów międzynarodowych między dwoma państwami, z których żadne nie jest państwem członkowskim siedziby przewoźnika).

III. PODSUMOWANIE

Opracowując wspólne stanowisko, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną w pierwszym czytaniu. W przypadku poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że ich znaczna część została odzwierciedlona we wspólnym stanowisku — w założeniu, częściowo lub w pełni.

W odniesieniu do zasadniczej kwestii spornej — ustalenia terminu liberalizacji rynku przewozów kabotażowych — Rada uważa, że jej podejście stanowi zrównoważone i właściwe rozwiązanie.
