

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 zawieszane 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 zawieszane 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 odstrasżające. 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 drogowe, 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.
