

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 6/2009

przyjęte przez Radę w dniu 9 stycznia 2009 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych (wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/C 62 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

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

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

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 10 z 15.1.2008, s. 44.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia ...

⁽³⁾ Dz.U. L 74 z 20.3.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 4 z 8.1.1998, s. 4.

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres stosowania

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L ...

⁽⁴⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

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

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

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

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

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „przewóz międzynarodowy” oznacza:
 - a) przejazd pojazdu w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
 - b) przejazd pojazdu, w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w tym samym państwie członkowskim, obejmujący zabieranie lub dowożenie pasażerów w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim;
 - c) przejazd pojazdu z jednego państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie; lub
 - d) przejazd pojazdu między państwami trzecimi z tranzytem przez co najmniej jedno państwo członkowskie;
- 2) „usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;
- 3) „szczególne usługi regularne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;

- 4) „usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych, oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika;
- 5) „działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne” oznacza działalność prowadzoną w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osoby fizyczne lub prawne, przy czym:
 - działalność transportowa jest jedynie dla takiej osoby fizycznej lub prawnej działalnością o charakterze pomocniczym, oraz
 - używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej lub zostały przez nią pozyskane na warunkach odroczenia płatności, lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, oraz pojazdy te są prowadzone przez członka personelu osoby fizycznej lub osoby prawnej lub przez tę osobę fizyczną lub personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego;
- 6) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie, w którym ma on siedzibę;
- 7) „przewóz kabotażowy” oznacza albo:
 - krajowe usługi zarobkowego przewozu drogowego osób wykonywane tymczasowo przez przewoźnika w przyjmującym państwie członkowskim; albo
 - zabieranie i dowożenie pasażerów w tym samym państwie członkowskim, w ramach międzynarodowej usługi regularnej, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem, że nie jest to główny cel tej usługi;
- 8) „poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego” oznacza naruszenia mogące prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr .../2009 lub tymczasowego albo trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

Artykuł 3

Swoboda świadczenia usług

1. Każdemu przewoźnikowi zarobkowemu, o którym mowa w art. 1, zezwala się, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na wykonywanie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych w zakresie przewozu autokarem i autobusem bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeżeli:
 - a) jest on upoważniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozów autokarem i autobusem w formie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych lub usług okazjonalnych, zgodnie z warunkami dostępu do rynku określonymi w przepisach krajowych,
 - b) spełnia warunki określone zgodnie ze wspólnotowymi zasadami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w transporcie krajowym i międzynarodowym, oraz

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

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

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

ROZDZIAŁ II

LICENCJA WSPÓLNOTOWA I DOSTĘP DO RYNKU

Artykuł 4

Licencja wspólnotowa

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

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

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

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27.

⁽²⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

⁽³⁾ Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 5

Dostęp do rynku

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

Świadczenie takich usług wymaga zezwolenia zgodnie z przepisami rozdziału III.

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

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

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

2. Szczególne usługi regularne obejmują:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ROZDZIAŁ III

USŁUGI REGULARNE WYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

Artykuł 6

Charakter zezwolenia

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

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

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

3. W zezwoleniu określa się:

a) rodzaj usługi;

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

c) okres ważności zezwolenia;

d) przystanki oraz rozkład jazdy.

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

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

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

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

a) kopia zezwolenia na świadczenie usługi regularnej,

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

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

Artykuł 7

Składanie wniosków o zezwolenie

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

Artykuł 8

Procedura wydawania zezwoleń

1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z organami wszystkich państw członkowskich, na terytorium których pasażerowie są zabierani lub dowożeni. Organ wydający przekazuje takim organom — jak również właściwym organom państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie — kopię wniosku wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną.

2. Właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy. Bieg tego terminu rozpoczyna się w dniu otrzymania wniosku o wydanie zgody określonym na potwierdzeniu odbioru. Jeśli decyzja otrzymana od właściwych organów państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, jest negatywna, zawiera ona należyte uzasadnienie. Jeśli organ wydający nie otrzyma odpowiedzi w terminie dwóch miesięcy, uznaje się, że organy, do których się zwrócono, wyrażają zgodę, i organ wydający może udzielić zezwolenia.

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

3. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie czterech miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.

4. Zezwolenie jest wydawane, z wyjątkiem przypadków, gdy:

- a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi będącej przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów będących bezpośrednio w jego dyspozycji;
- b) wnioskodawca nie zastosował się do krajowych lub międzynarodowych przepisów w zakresie transportu drogowego, a w szczególności warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na świadczenie usług międzynarodowego przewozu drogowego osób lub dopuścił się poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego, w szczególności przepisów mających zastosowanie

do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców;

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

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

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

5. Organ wydający oraz właściwe organy wszystkich państw członkowskich współdziałające w celu osiągnięcia zgody przewidzianej w ust. 1, mogą odmownie rozpatrzyć wniosek jedynie z powodów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

6. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w ust. 1–5 organ wydający udziela zezwolenia lub w odpowiedniej formie odmawia udzielenia zezwolenia.

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

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

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

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

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

Artykuł 9

Przedłużenie ważności i zmiana zezwolenia

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

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

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

Artykuł 10

Wygaśnięcie zezwolenia

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

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

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

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

Artykuł 11

Obowiązki przewoźników

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

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

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

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

ROZDZIAŁ IV

USŁUGI OKAZJONALNE I INNE USŁUGI NIETYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

Artykuł 12

Dokumenty kontrolne

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

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

3. Formularz przejazdu zawiera co najmniej następujące informacje:

a) rodzaj usługi;

b) główna trasa przejazdu;

c) przewoźnik lub przewoźnicy uczestniczący w świadczeniu usługi.

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

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

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

Artykuł 13

Wycieczki lokalne

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

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

ROZDZIAŁ V

KABOTAŻ

Artykuł 14

Zasada ogólna

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

Artykuł 15

Dopuszczalne przewozy kabotażowe

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

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

Artykuł 16

Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 17

Dokumenty kontrolne w przewozach kabotażowych

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

2. W formularzu przejazdu podaje się następujące informacje:

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

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

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

Formularz przejazdu jest jednak wypełniany w formie miesięcznego zestawienia.

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

ROZDZIAŁ VI

Artykuł 21

KONTROLE I KARY**Cofnięcie licencji wspólnotowej i zezwolenia**

Artykuł 18

Bilety na przejazd

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

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

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

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

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

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

Artykuł 19

Artykuł 22

Kontrola na drogach i w przedsiębiorstwach**Karanie naruszeń przez państwo członkowskie siedziby**

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

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

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

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

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

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

Artykuł 20

Wzajemna pomoc

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

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

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

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

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

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

Artykuł 23

Karanie naruszeń przez przyjmujące państwo członkowskie

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

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

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

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

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

Artykuł 24

Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych

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

ROZDZIAŁ VII

WYKONANIE

Artykuł 25

Porozumienia między państwami członkowskimi

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

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

Artykuł 26

Procedura komitetu

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

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

Artykuł 27

Sankcje

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

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

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

Artykuł 28

Sprawozdawczość

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

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

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

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

ROZDZIAŁ VIII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 29

Uchylenia

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

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

Artykuł 30

Wejście w życie

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

Rozporządzenie stosuje się od dnia ... (*)

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

...

W imieniu Rady
Przewodniczący

...

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

ZAŁĄCZNIK I

CECHY ZABEZPIECZAJĄCE LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ

Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:

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

ZAŁĄCZNIK II

WZÓR LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

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

(Pierwsza strona licencji)

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

Znak wyróżniający państwo członkowskie ⁽¹⁾ wydające licencję
--

Nazwa właściwego organu lub podmiotu

LICENCJA nr ...

(lub)

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA nr

dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu osób autokarem i autobusem

Posiadacz niniejszej licencji ⁽²⁾

.....

.....

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

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

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

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

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

Postanowienia ogólne

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

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku, rozporządzenie (WE) nr .../2009 ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium państw członkowskich, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenia nie stosuje się do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli niezbędna umowa pomiędzy Wspólnotą i danym państwem trzecim nie została zawarta.
4. Niniejsza licencja jest imienna i nie może być przenoszona.
5. Niniejsza licencja może być cofnięta przez właściwe organy państwa członkowskiego, które ją wydało, w szczególności, jeśli przewoźnik:
 - a) przestanie spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr .../2009;
 - b) podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji wspólnotowej lub przedłużenia jej ważności;
 - c) dopuścił się poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego w którymkolwiek z państw członkowskich, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców, oraz w przypadku świadczenia usług równoległych lub tymczasowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 akapit piąty rozporządzenia (WE) nr .../2009. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dokonał naruszenia, mogą między innymi cofnąć licencję wspólnotową lub tymczasowo lub trwale cofnąć niektóre lub wszystkie poświadczony za zgodność z oryginałem kopie licencji wspólnotowej.

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

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

Świadczenie usług regularnych wymaga zezwolenia.

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

Szczególne usługi regularne obejmują:

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

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

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

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

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

Świadczenie usług okazjonalnych nie wymagają zezwolenia.

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

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

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

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

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

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

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

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

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

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

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

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

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Wyjaśnienie zakresu zastosowania, definicji i zasad

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

⁽¹⁾ Dwa pozostałe wnioski legislacyjne to:

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

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

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

(ii) *Licencja wspólnotowa i poświadczona za zgodność z oryginałem kopie*

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

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

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

(iii) *Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych usług regularnych*

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

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

(iv) *Kabotaż*

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

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

(v) *Współpraca między państwami członkowskimi*

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

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

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

(vi) *Kary za naruszenia przepisów*

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

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

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

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

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

3. Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski

Inne poprawki nieujęte we wspólnym stanowisku dotyczą:

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

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

III. PODSUMOWANIE

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