# WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 7/2009

## przyjęte przez Radę w dniu 9 stycznia 2009 r.

## w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr …/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia … w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (wersja przekształcona)

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2009/C 62 E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W rozporządzeniu Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej państw członkowskich ([3]), w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiającym warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie ([4]), oraz dyrektywie 2006/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia wspólnych reguł dla niektórych rodzajów drogowego przewozu rzeczy ([5]) należy wprowadzić szereg istotnych zmian. Dla uproszczenia i zapewnienia przejrzystości akty te należy przekształcić i zawrzeć w jednym rozporządzeniu.

(2) Ustanowienie wspólnej polityki transportowej obejmuje, między innymi, określanie wspólnych zasad mających zastosowanie do dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych na terytorium Wspólnoty, jak również ustalanie warunków, na jakich przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi przewozowe na terytorium danego państwa członkowskiego. Zasady te należy określić w taki sposób, aby przyczyniały się do sprawnego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportowego.

(3) W celu zapewnienia spójnych ram prawnych dla międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy we Wspólnocie, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich międzynarodowych przewozów na terytorium Wspólnoty. Przewóz z państw członkowskich do państw trzecich nadal w szerokim zakresie regulują umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a poszczególnymi państwami trzecimi. Dlatego rozporządzenie to nie powinno mieć zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli niezbędne umowy pomiędzy Wspólnotą a danymi państwami trzecimi nie zostały zawarte. Powinno ono jednak mieć zastosowanie na terytorium państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt.

(4) Stworzenie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą zniesienie wszelkich ograniczeń wobec usługodawców na podstawie ich przynależności państwowej lub faktu, że mają siedzibę w innym państwie członkowskim niż to, w którym usługa ma być świadczona.

(5) Aby osiągnąć to w sposób niezakłócony i elastyczny, należy przewidzieć przejściową regulację dotyczącą kabotażu, póki nie zostanie osiągnięta harmonizacja rynku transportu drogowego, na okres poprzedzający wprowadzenie ostatecznej regulacji.

(6) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE, niektóre rodzaje przewozów są zwolnione z zezwoleń wspólnotowych i wszelkich innych zezwoleń przewozowych. W ramach organizacji rynku przewidzianej niniejszym rozporządzeniem, w przypadku niektórych rodzajów przewozów, ze względu na ich szczególny charakter, należy utrzymać system zwolnień z wymogu posiadania licencji wspólnotowej i wszelkich innych zezwoleń przewozowych.

(7) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE przewóz rzeczy z wykorzystaniem pojazdów o maksymalnej masie całkowitej pomiędzy 3,5 tony a 6 ton został zwolniony z wymogu posiadania licencji wspólnotowej. Jednak przepisy wspólnotowe w zakresie transportu drogowego rzeczy i osób mają zasadniczo zastosowanie do pojazdów o maksymalnej masie całkowitej większej niż 3,5 tony. Zatem przepisy niniejszego rozporządzenia powinny być dostosowane do ogólnego zakresu stosowania wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego i przewidywać wyjątek jedynie dla pojazdów o maksymalnej masie nie większej niż 3,5 tony.

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

(8) Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy powinno być uzależnione od posiadania licencji wspólnotowej. Przewoźnicy powinni być zobowiązani do posiadania w każdym pojeździe poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej w celu ułatwienia organom kontrolnym wykonywania skutecznej kontroli, szczególnie poza terytorium państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. W tym celu konieczne jest ustalenie bardziej szczegółowej specyfikacji dotyczącej układu graficznego i pozostałych elementów licencji wspólnotowej oraz jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii.

(9) Należy określić warunki dotyczące udzielania i cofania licencji wspólnotowych oraz rodzaju przewozów, do których mają one mieć zastosowanie, a także okresy ważności licencji i szczegółowe zasady korzystania z nich.

(10) Należy także ustanowić zaświadczenie dla kierowcy w celu umożliwienia państwom członkowskim skutecznego sprawdzenia, czy kierowcy z państw trzecich są legalnie zatrudnieni lub pozostają do dyspozycji przewoźnika odpowiedzialnego za dany przewóz.

(11) Przewoźnicy, którzy posiadają licencje wspólnotowe przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oraz przewoźnicy upoważnieni do wykonywania niektórych kategorii międzynarodowych przewozów rzeczy, powinni zostać uprawnieni do wykonywania krajowych przewozów na terytorium danego państwa członkowskiego tymczasowo, bez konieczności posiadania w tym państwie siedziby statutowej lub oddziału. W przypadku gdy wykonywane są takie przewozy kabotażowe, powinny one podlegać prawodawstwu wspólnotowemu, jak na przykład rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ([1]) oraz przepisom krajowym z określonych dziedzin obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim.

(12) Należy przyjąć przepisy, aby mogły być podjęte działania w przypadku poważnych zakłóceń na odpowiednich rynkach transportowych. W tym celu należy wprowadzić odpowiednią procedurę podejmowania decyzji oraz procedurę gromadzenia wymaganych danych statystycznych.

(13) Nie naruszając postanowień Traktatu dotyczących prawa przedsiębiorczości przewozy kabotażowe stanowią świadczenie usług przez przewoźników w państwie członkowskim, w którym nie mają siedziby i nie powinny być zabronione, jeżeli nie są wykonywane w sposób oznaczający prowadzenie stałej i ciągłej działalności w tym państwie członkowskim. Aby łatwiej wyegzekwować ten wymóg, należy ograniczyć częstotliwość przewozów kabotażowych i okres, w którym mogą być wykonywane. W przeszłości takie krajowe przewozy były tymczasowo dozwolone. W praktyce było trudno stwierdzić, na które przewozy wydano zezwolenie. Niezbędne są zatem jasne i łatwe do wyegzekwowania przepisy.

([1]) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

(14) Do przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe mają zastosowanie przepisy dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług ([2]).

(15) Aby przeprowadzać skutecznie kontrole przewozów kabotażowych, organy kontrolujące przestrzeganie przepisów w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć co najmniej dostęp do danych zawartych w listach przewozowych i pochodzących z urządzeń rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ([3]).

(16) Państwa członkowskie powinny świadczyć sobie wzajemną pomoc celem należytego stosowania niniejszego rozporządzenia

(17) Należy w miarę możliwości ograniczyć formalności administracyjne bez zaniechania kontroli i nakładania sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu należy sprecyzować i udoskonalić istniejące przepisy dotyczące cofania licencji wspólnotowej. Obowiązujące przepisy należy dostosować celem umożliwienia skutecznego karania poważnych naruszeń popełnianych w przyjmującym państwie członkowskim. Sankcje te nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia. Należy przewidzieć możliwość skorzystania z procedury odwoławczej w przypadku każdej nałożonej sankcji.

(18) Państwa członkowskie powinny wprowadzać do swoich krajowych rejestrów elektronicznych przewoźników drogowych wszystkie poważne naruszenia popełnione przez przewoźników, które doprowadziły do nałożenia sankcji.

(19) W celu poprawy i uproszczenia wymiany informacji pomiędzy organami krajowymi państwa członkowskie powinny dokonywać wymiany istotnych informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr …/2009 z dnia … ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego ([4]).

(20) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([5]).

(21) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie dostosowywania do postępu technicznego załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

([2]) Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.
([3]) Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.
([4]) Dz.U. L …
([5]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

(22) Państwa członkowskie powinny podjąć działania niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji.

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

**PRZEPISY OGÓLNE**

*Artykuł 1*

**Zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach na terytorium Wspólnoty.

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

3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na:

a) przepisy dotyczące przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączone do umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi;

b) przepisy dotyczące przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączone do umów dwustronnych zawartych między państwami członkowskimi, które na mocy zezwoleń dwustronnych lub na mocy uzgodnień dotyczących liberalizacji dopuszczają załadunek i rozładunek w państwie członkowskim przez przewoźników niemających siedziby w tym państwie członkowskim.

4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego przewozu drogowego rzeczy realizowanego na podstawie tymczasowego zezwolenia przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem III.

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

a) przewóz przesyłek pocztowych na zasadzie usługi powszechnej;

b) przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;

c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony;

d) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:

(i) przewożone rzeczy muszą być własnością przedsiębiorstwa lub musiały zostać sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;

(ii) celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;

(iii) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;

(iv) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu, pod warunkiem, że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki dyrektywy 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy ([1]);

(v) taki przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa;

e) przewóz produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych.

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

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

*Artykuł 2*

**Definicje**

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

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

([1]) Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82.

2) „przewóz międzynarodowy" oznacza:

   a) przejazd pojazdu z ładunkiem, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu;

   b) przejazd pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu;

   c) przejazd pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; lub

   d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c);

3) „przyjmujące państwo członkowskie" oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie siedziby przewoźnika;

4) „przewoźnik niemający siedziby" oznacza przewoźnika drogowego prowadzącego działalność w przyjmującym państwie członkowskim;

5) „kierowca" oznacza każdą osobę, która prowadzi pojazd, nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności;

6) „przewóz kabotażowy" oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim;

7) „poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego" oznacza naruszenie, które może prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr …/2009 lub do czasowego albo trwałego cofnięcia licencji.

ROZDZIAŁ II

**PRZEWÓZ MIĘDZYNARODOWY**

*Artykuł 3*

**Zasada ogólna**

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

*Artykuł 4*

**Licencja wspólnotowa**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Artykuł 5*

**Zaświadczenie dla kierowcy**

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

a) jest posiadaczem licencji wspólnotowej; oraz

b) albo w sposób legalny zatrudnia w tym państwie członkowskim kierowcę, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi [1]) albo w sposób legalny korzysta z usług kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy 2003/109/WE, pozostającego w dyspozycji tego przewoźnika zgodnie z warunkami zatrudnienia i kształcenia zawodowego określonymi w tym państwie członkowskim:

(i) na mocy przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych; oraz w odpowiednich przypadkach;

(ii) na mocy układów zbiorowych, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w tym państwie członkowskim.

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

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

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

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

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

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

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

*Artykuł 6*

**Weryfikacja warunków**

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

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

*Artykuł 7*

**Odmowa wydania i cofnięcie licencji wspólnotowej oraz zaświadczenia dla kierowcy**

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

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

a) przestał spełniać warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, lub

b) podał nieprawdziwe informacje we wniosku o licencję wspólnotową lub zaświadczenie dla kierowcy.

[1]) Dz.U. L 16 z 23.1.2004, s. 44.

ROZDZIAŁ III

## PRZEWÓZ KABOTAŻOWY

*Artykuł 8*

### Zasada ogólna

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

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

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

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

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

a) nazwę, adres i podpis nadawcy;

b) nazwę, adres i podpis przewoźnika;

c) nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy — jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;

d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;

e) nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;

f) masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;

g) numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

4. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego transportu drogowego rzeczy określonych w art. 1 ust. 5 lit. a), b) i c), może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, w stosownym przypadku, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.

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

*Artykuł 9*

### Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych

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

a) zasad dotyczących umowy przewozu;

b) masy i wymiarów pojazdów drogowych;

c) wymogów związanych z przewozem określonych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się artykułów żywnościowych oraz żywych zwierząt;

d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy;

e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

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

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

*Artykuł 10*

### Procedura ochronna

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

([1]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

2. Na użytek ust. 1:

— „poważne zakłócenie krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym" oznacza wystąpienie specyficznych dla tego rynku problemów powodujących poważną i potencjalnie trwałą nadwyżkę podaży nad popytem, z którą wiąże się zagrożenie równowagi finansowej i dla przetrwania licznych przedsiębiorstw wykonujących przewozy drogowe,

— „obszar geograficzny" oznacza obszar obejmujący całe terytorium państwa członkowskiego lub jego część lub rozciągający się na całość lub w część terytorium innych państw członkowskich.

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

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

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

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

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

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

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

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

ROZDZIAŁ IV

## WZAJEMNA POMOC I SANKCJE

*Artykuł 11*

### Wzajemna pomoc

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

*Artykuł 12*

### Karanie naruszeń przez państwo członkowskie siedziby

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

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

b) czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

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

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

a) zawieszenie wydawania zaświadczeń dla kierowców;

b) cofnięcie zaświadczeń dla kierowców;

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

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

e) czasowe lub trwałe cofnięcie licencji wspólnotowej.

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

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

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

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

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

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

*Artykuł 13*

**Karanie naruszeń przez przyjmujące państwo członkowskie**

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

a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia;

b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz

c) nałożone i wykonane sankcje.

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

2. Nie naruszając możliwości wszczęcia postępowania karnego, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego uprawnione są do nałożenia sankcji na przewoźnika niemającego tam siedziby w tym państwie, który podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszył niniejsze rozporządzenie lub wspólnotowe albo krajowe przepisy w zakresie transportu drogowego. Sankcje te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego. Sankcje te mogą obejmować między innymi upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, w którym miało miejsce naruszenie.

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

*Artykuł 14*

**Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych**

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

ROZDZIAŁ V

**WYKONANIE**

*Artykuł 15*

**Procedura komitetu**

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

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

*Artykuł 16*

**Sankcje**

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

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

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

*Artykuł 17*

**Sprawozdawczość**

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

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

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

ROZDZIAŁ VI

**PRZEPISY KOŃCOWE**

*Artykuł 18*

**Uchylenia**

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

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

*Artykuł 19*

**Wejście w życie**

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

Rozporządzenie stosuje się od dnia … (*).

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 BEZPIECZEŃSTWA LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ I ZAŚWIADCZENIA DLA KIEROWCY**

Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:

— hologram,

— specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym;

— co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widocznie tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki);

— wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory,

— podwójna numeracja: numer seryjny licencji wspólnotowej lub jej poświadczonej kopii oraz, w każdym przypadku, numer wydania;

— zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.

*ZAŁĄCZNIK II*

**MODEL LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ**

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

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

(Pierwsza strona licencji)

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

Państwo wydające licencję

| Znak wyróżniający (1) | Nazwa właściwego organu lub podmiotu |
|---|---|

**LICENCJA nr ...**

**(lub)**

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA nr

**dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy**

Niniejsza licencja uprawnia (2) .....

.....

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

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

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

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

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

(b)

(Druga strona licencji)

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

**Postanowienia ogólne**

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

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

— w przypadku gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu,

— z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich albo bez takiego tranzytu,

— między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich,

a także przejazdy bez ładunku w związku z takimi przewozami.

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

Licencja jest imienna i nie może być przenoszona.

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

— nie spełnia wszystkich warunków dotyczących korzystania z licencji,

— podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania lub przedłużenia ważności licencji.

Oryginał licencji musi być przechowywany przez przewoźnika.

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

Licencja musi być okazywana na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

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

---

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

*ZAŁĄCZNIK III*

**WZÓR ZAŚWIADCZENIA DLA KIEROWCY**

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

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

(Pierwsza strona zaświadczenia)

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

| Znak wyróżniający państwo członkowskie (1) wydające zaświadczenie | Nazwa właściwego organu lub podmiotu |
|---|---|

**ZAŚWIADCZENIE DLA KIEROWCY NR ...**

**do celów zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na podstawie licencji wspólnotowej**

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

Niniejsze zaświadczenie poświadcza, że na podstawie dokumentów okazanych przez:

(2) .....

.....

Kierowca:

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

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

(2) Nazwisko lub nazwa oraz pełny adres przewoźnika.

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

..... (1)

Uwagi szczegółowe .....

.....

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

(Druga strona zaświadczenia)

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

**Postanowienia ogólne**

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

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

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

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

— nie spełnia wszystkich warunków korzystania z zaświadczenia;

— podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych niezbędnych do wydania lub przedłużenia ważności zaświadczenia dla kierowcy;

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

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

---

(1) Nazwa państwa członkowskiego siedziby przewoźnika.

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

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

*ZAŁĄCZNIK IV*

**TABELA KORELACJI**

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

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

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

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

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

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

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

### II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

#### 1. Uwagi ogólne

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

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

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

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

2. **Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki**

(i) *Licencja wspólnotowa i zaświadczenie dla kierowcy*

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

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

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

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

(ii) *Kabotaż*

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

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

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

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

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

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

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

(iii) *Współpraca między państwami członkowskimi*

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

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

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

(iv) *Kary za naruszenia przepisów*

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

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

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

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

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

3. **Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski**

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

Poprawki nieuwzględnione we wspólnym stanowisku dotyczą:

— motywu dotyczącego związku z dyrektywą 92/106/EWG w sprawie transportu kombinowanego;

— uzupełnienia definicji kabotażu;

— ustalenia dnia 1 stycznia 2009 r. jako terminu zastosowania omawianego rozporządzenia;

— odniesienia do dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników jako zasad mających zastosowanie do kabotażu;

— możliwości regulowania przez państwa członkowskie przewozów „cross trade" (przewozów międzynarodowych między dwoma państwami, z których żadne nie jest państwem członkowskim siedziby przewoźnika).

III. **PODSUMOWANIE**

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

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