

Środa, 21 maja 2008 r.

**Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego \*\*\*I**

P6\_TA(2008)0217

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego (COM(2007)0263 — C6-0145/2007 — 2007/0098(COD))**

(2009/C 279 E/37)

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

— uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2007)0263),

— uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 71 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony przez Komisję (C6-0145/2007),

— uwzględniając art. 51 Regulaminu,

— uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0087/2008),

1. zatwierdza po poprawkach wniosek Komisji;
2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

**P6\_TC1-COD(2007)0098**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 21 maja 2008 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady(WE) nr .../2008 w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

Środa, 21 maja 2008 r.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

po konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wprowadzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu drogowego przewoźnika rzeczy lub osób, zwanego dalej „zawodem przewoźnika drogowego”. Wspólne zasady mogą przyczynić się do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług w interesie przewoźników, ich klientów i całej gospodarki, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Ze względu na swój charakter sprzyjają one również rzeczywistemu korzystaniu z prawa do prowadzenia transportowej działalności gospodarczej.
- (2) Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego <sup>(4)</sup> wprowadziła minimalne warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i wzajemne uznawanie wymaganych do tego dokumentów. Doświadczenie, ocena wpływu i różne analizy wykazują jednak, że dyrektywa jest stosowana w bardzo rozbieżny sposób przez różne państwa członkowskie. Rozbieżność ta ma wielorakie negatywne konsekwencje, w szczególności prowadzi do zakłóceń konkurencji, pewnego rodzaju braku przejrzystości rynku, niejednakowego poziomu kontroli i ryzyka, że przedsiębiorstwa reprezentujące niski poziom kwalifikacji zawodowych będą ignorowały przepisy bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej lub w mniejszym stopniu ich przestrzegały, co może zaszkodzić wizerunkowi sektora.
- (3) Wymienione konsekwencje są tym bardziej negatywne, że mogą zakłócić prawidłowe funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego. Dostęp do rynku międzynarodowego transportu rzeczy i niektórych operacji kabotażu posiadają w istocie przedsiębiorstwa w całej Wspólnocie. Jedyny warunek, który muszą spełnić, dotyczy posiadania wspólnotowej licencji, którą mogą uzyskać po spełnieniu warunków dostępu do zawodu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr.../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych] <sup>(5)</sup> oraz rozporządzeniem (WE) nr.../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych] <sup>(6)</sup>.
- (4) Należy zatem unowocześnić istniejące zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, aby zapewnić bardziej jednolite i skuteczniejsze ich stosowanie. Ponieważ przestrzeganie tych zasad stanowi główny warunek dostępu do rynku wspólnotowego, a w dziedzinie dostępu do rynku stosowanymi instrumentami są rozporządzenia, rozporządzenie jest najbardziej odpowiednim instrumentem regulacji dostępu do zawodu.
- (5) W trosce o zapewnienie uczciwej konkurencji wspólne przepisy dotyczące wykonywania zawodu muszą być stosowane w jak najszerszym spektrum w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorstw. Nie ma jednak potrzeby włączania do niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstw wykonujących wyłącznie przewozy o nikłym wpływie na rynek przewozów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C ...

<sup>(2)</sup> Dz.U. C ...

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 124 z 23.5.1996, s. 1. ¶.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L ...

<sup>(6)</sup> Dz.U. L ...

Środa, 21 maja 2008 r.

- (6) Państwo członkowskie siedziby powinno sprawdzać, czy przedsiębiorstwo spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w sposób ciągły, oraz posiadać możliwość podejmowania decyzji o zawieszeniu lub odbieraniu zezwoleń, które pozwalają przedsiębiorstwu prowadzić działalność na rynku. Należyte przestrzeganie i wiarygodna kontrola warunków dostępu do zawodu wymagają od przedsiębiorstw prowadzenia stabilnej i faktycznej działalności gospodarczej.
- (7) Osoby fizyczne o nieposzlakowanej opinii i wymaganych kwalifikacjach zawodowych powinny zostać wyraźnie określone i wskazane właściwym władzom. Osoby te, określane mianem „zarządzających transportem” muszą **zamieszkiwać w państwie członkowskim i** w sposób ciągły i skuteczny zarządzać operacjami przedsiębiorstw prowadzących działalność w dziedzinie transportu drogowego. Należy sprecyzować warunki uznawania danej osoby za odpowiedzialną za ciągłe i skuteczne kierowanie operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie.
- (8) Wymóg nieposzlakowanej opinii oznacza, że zarządzający transportem nie może być karany za poważne przestępstwa kryminalne lub nie mogą na nim ciążyć poważne kary, w szczególności za naruszenie przepisów wspólnotowych w dziedzinie transportu drogowego. W dziedzinach, które są objęte przepisami wspólnotowymi, należy określić w sposób jednolity, jakie rodzaje naruszeń przepisów i ich waga mogą naruszać nieposzlakowaną opinię przedsiębiorstwa.
- (9) **Komisja powinna dążyć do jednakowo surowego karania poważnych naruszeń w różnych państwach członkowskich i podjąć w tym celu odpowiednie działania.**
- (10) Przedsiębiorstwo transportu drogowego musi posiadać minimalną zdolność finansową, aby zapewnić właściwe rozpoczęcie działalności i należyte zarządzanie przedsiębiorstwem. ■ Należy zatem zastosować **dobrze określone, trafne** wskaźniki finansowe, które ■ mogą opierać się na sprawozdaniach rocznych. Zainteresowane przedsiębiorstwa muszą mieć możliwość wykazania zdolności finansowej za pomocą gwarancji bankowej **lub innych instrumentów finansowych takich jak ubezpieczenie, które mogą** dla nich stanowić prostszą i mniej kosztowną metodę.
- (11) Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych zwiększa społeczną i ekonomiczną skuteczność sektora transportu drogowego. W konsekwencji kandydaci do funkcji zarządzającego transportem powinni odbyć wysokiej jakości szkolenia. Aby zapewnić większą jednolitość warunków odbywania szkoleń i składania egzaminów, a także większą przejrzystość wobec kandydatów, należy przewidzieć akredytowanie ośrodków egzaminacyjnych i szkoleniowych przez państwa członkowskie według kryteriów przez nie określonych. ■ Od czasu wprowadzenia rynku wewnętrznego rynki krajowe nie są już oddzielone. W konsekwencji osoby posiadające kwalifikacje do zarządzania operacjami transportowymi muszą posiadać niezbędną wiedzę z tego zakresu, obejmującą zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy. Wykaz dziedzin, które należy znać, aby uzyskać świadectwo potwierdzające kwalifikacje zawodowe, oraz zasady organizacji egzaminów mogą ulec zmianie wraz z postępem technicznym, dlatego też należy zapewnić możliwość ich aktualizacji.
- (12) Uczciwa konkurencja i transport drogowy odbywający się w pełnym poszanowaniu przepisów wymagają jednolitego poziomu nadzoru i monitorowania w państwach członkowskich. Organy krajowe odpowiedzialne za nadzorowanie przedsiębiorstw i ważności ich zezwoleń odgrywają w tym względzie zasadniczą rolę, w razie potrzeby powinny zatem podejmować odpowiednie środki, zwłaszcza w **najpoważniejszych przypadkach, w** zakresie zawieszania lub odbierania zezwoleń lub stwierdzania niezdolności do wykonywania zawodu u zarządzających transportem, którzy ignorują przepisy lub wykazują w tym względzie brak dobrej woli. **Dany środek powinien być uprzednio należyście rozpatrzony pod kątem zasady proporcjonalności.** Wcześniej przedsiębiorstwo powinno jednak zostać upomniane; należy mu również wyznaczyć racjonalny termin na uregulowanie sytuacji przed zastosowaniem powyższych kar.

Środa, 21 maja 2008 r.

- (13) Bardziej zorganizowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi poprawiłaby skuteczność nadzorowania przedsiębiorstw prowadzących działalność w kilku państwach członkowskich i pozwoliłaby zmniejszyć koszty administracyjne. Połączone elektroniczne rejestry przedsiębiorstw na szczeblu europejskim, funkcjonujące w poszanowaniu wspólnotowych przepisów o ochronie danych osobowych, mogą ułatwić taką współpracę i ograniczyć koszty związane z kontrolami zarówno po stronie przedsiębiorstw, jak i administracji. Krajowe rejestry elektroniczne istnieją już w większości państw członkowskich. Istnieje również struktura niezbędna do zapewnienia połączenia między państwami członkowskimi. Bardziej systematyczne korzystanie z krajowych rejestrów przedsiębiorstw i ich połączenie na szczeblu europejskim może zatem być mniej kosztowne i przyczynić się do znacznego zmniejszenia administracyjnych kosztów kontroli, a jednocześnie poprawić ich skuteczność.
- (14) Niektóre dane w tych rejestrach dotyczące naruszeń przepisów i kar mają charakter danych osobowych. Państwa członkowskie powinny podjąć zatem środki niezbędne do przestrzegania dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych<sup>(1)</sup>, w szczególności w odniesieniu do kontroli przetwarzania takich danych przez organy publiczne i prawa osób zainteresowanych do bycia informowanym, ich prawa dostępu do danych i prawa do sprzeciwu. Do celów niniejszego rozporządzenia należy przechowywać tego rodzaju dane co najmniej przez dwa lata, aby uniknąć sytuacji, w której zdyskwalifikowane przedsiębiorstwa będą prowadzić działalność w innych państwach członkowskich.
- (15) Połączenie rejestrów krajowych ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia szybkiej i skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi i dla zagwarantowania, że przewoźnicy nie będą skłonni do podejmowania ryzyka popełnienia lub popełnienia poważnych naruszeń w innych państwach członkowskich niż to, w którym mają siedzibę. Połączenie wymaga wspólnego określenia szczegółowego formatu danych podlegających wymianie oraz technicznych procedur wymiany.
- (16) Aby wymiana informacji między państwami członkowskimi była skuteczna, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe oraz określić pewne wspólne procedury ustalające szczegółowo termin przekazywania podstawowych informacji i ich charakter.
- (17) Aby ułatwić swobodę przedsiębiorczości należy uznać za wystarczający dowód nieposzlakowanej opinii, na potrzeby dostępu do przedmiotowych operacji w przyjmującym państwie członkowskim, wystawienie odpowiednich dokumentów przez właściwy organ państwa, z którego pochodzi przewoźnik drogowy, a jednocześnie upewnić się, że zainteresowane osoby nie zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu w pozostałych państwach członkowskich, z których pochodzą.
- (18) W dziedzinie kwalifikacji zawodowych jednolity wzór zaświadczenia wydawanego na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia powinien zostać uznany przez państwo członkowskie prowadzenia działalności za wystarczający dowód, co pozwoli ułatwić swobodę przedsiębiorczości.
- (19) Niezbędne jest ściślejsze nadzorowanie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia na szczeblu europejskim, co wymaga przekazywania przez Komisję regularnych sprawozdań na temat nieposzlakowanej opinii, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych przedsiębiorstw z sektora transportu drogowego na podstawie sprawozdań sporządzanych w oparciu o rejestry krajowe.
- (20) Państwa członkowskie powinny przewidzieć kary za naruszanie przepisów niniejszego rozporządzenia. Kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. ||

Środa, 21 maja 2008 r.

- (21) *Jako że cel niniejszego rozporządzenia, to jest zmiana przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego w celu zapewnienia bardziej jednolitego i porównywalnego ich stosowania w państwach członkowskich, nie może zostać osiągnięty w dostateczny sposób przez państwa członkowskie i może zostać lepiej zrealizowany na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, o której mowa w tym artykule, niniejsze rozporządzenie ma zakres konieczny do osiągnięcia tego celu.*
- (22) Należy przyjąć środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>.
- (23) Należy w szczególności uprawnnić Komisję do sporządzenia wykazu kategorii, rodzajów i wagi **rażących** naruszeń przepisów, **które w pewnych okolicznościach mogą powodować** utratę wymaganej nieposzlakowanej opinii przez przewoźników drogowych, do dostosowania do postępu technicznego załącznika do niniejszego rozporządzenia dotyczącego wiedzy, którą należy uwzględnić przy uznawaniu przez państwa członkowskie kwalifikacji zawodowych, a także załącznika dotyczącego wzoru świadectwa kwalifikacji zawodowych, oraz do sporządzenia wykazu naruszeń, **które w pewnych okolicznościach i proporcjonalnie do rodzaju naruszenia mogą skłonić organy do rozważenia zawieszenia** lub **wycofania** zezwolenia na wykonywanie zawodu lub **wydania decyzji o** niezdolności do jego wykonywania. Ponieważ powyższe środki mają ogólny zasięg, a ich celem jest zmiana innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia lub jego uzupełnienie poprzez dodanie nowych, innych niż istotne elementów, środki te *muszą* zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE. W celu zapewnienia skuteczności terminy zazwyczaj stosowane w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą muszą zostać skrócone w odniesieniu do aktualizacji wzoru świadectwa kwalifikacji zawodowych.
- (24) Należy uchylić dyrektywę 96/26/WE.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Rozdział I

### Przepisy ogólne

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i **zakres zastosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw prowadzących działalność we Wspólnocie i wykonujących zawód przewoźnika drogowego. Dotyczy również przedsiębiorstw, które mają zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego, **a odniesienia do przedsiębiorstw prowadzących działalność przewoźnika drogowego są w stosownych przypadkach równoznaczne z odniesieniami do przedsiębiorstw zamierzających prowadzić taką działalność.**
3. W drodze odstępstwa od ust. 1 niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
  - a) przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów połączonych o maksymalnej dopuszczalnej masie ładunkowej nieprzekraczającej 3,5 tony. Jednakże państwa członkowskie mogą obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych kategorii transportu;

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. ||.

Środa, 21 maja 2008 r.

- b) przedsiębiorstw świadczących **bezpłatnie** przewozy drogowego transportu osób **wyłącznie** w celach niekomercyjnych, których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób i których pojazdy są prowadzone przez własnych pracowników.
- c) **przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego wyłącznie pojazdami silnikowymi, których maksymalna dozwolona prędkość nie przekracza 40 km/h.**

## Artykuł 2

### Definicje

|| Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „zawód przewoźnika drogowego” oznacza zawód przewoźnika drogowego transportu osób lub zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy;
- b) „zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa transportu rzeczy na potrzeby osób trzecich, środkami takimi jak samodzielny pojazd silnikowy lub zespół pojazdów połączonych;
- c) „zawód przewoźnika drogowego transportu osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa użytkującego pojazdy o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu oraz przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, działalność przedsiębiorstwa organizującego osobowe usługi transportowe publicznie dostępne lub dostępne dla pewnych grup osób w zamian za opłatę poniesioną przez osobę transportowaną lub przez organizatora transportu;
- d) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, stowarzyszenie lub grupę osób bez osobowości prawnej, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, lub jakkolwiek organ władzy publicznej, posiadający własną osobowość prawną lub uzależniony od władzy, która taką osobowość posiada;
- e) „zarządzający transportem” oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorstwo lub, jeżeli przedsiębiorstwo jest osobą fizyczną, samą osobą fizyczną lub w **stosownych przypadkach** inną osobą fizyczną przez nią wyznaczoną na podstawie umowy, zarządzającą w sposób faktyczny i ciągły działalnością przewozową przedsiębiorstwa;
- f) „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” oznacza decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorstwo spełniające warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego;
- g) „organ właściwy” || oznacza organ państwa członkowskiego na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, który **w celu wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu** sprawdza, czy przedsiębiorstwo spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, i jest uprawniony do wydawania, zawieszania lub odbierania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- h) „państwo członkowskie prowadzenia działalności gospodarczej” oznacza państwo członkowskie, w którym **prowadzi** działalność przedsiębiorstwo posiadające zarządzającego transportem pochodzącego z tego państwa członkowskiego lub z innego kraju;

||

||

## Artykuł 3

### Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego **muszą** spełniać następujące wymagania:

- a) w sposób rzeczywisty i ciągły prowadzić działalność gospodarczą w jednym z państw członkowskich, **zgodnie z art. 5;**
- b) posiadać nieposzlakowaną opinię, **zgodnie z art. 6;**

Środa, 21 maja 2008 r.

- c) posiadać odpowiednią zdolność finansową, **zgodnie z art. 7;**
- d) posiadać wymagane kwalifikacje zawodowe, **zgodnie z art. 8.**

Warunki spełniania każdego z wymienionych wymogów zostały określone w rozdziale II. Niniejsze rozporządzenie nie zabrania państwom członkowskim nałożenia dodatkowych wymogów, które przedsiębiorstwa muszą spełnić, aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

#### Artykuł 4

##### Zarządzający transportem

1. Przedsiębiorstwo **prowadzące działalność** przewoźnika drogowego **wskazuje** co najmniej jedną osobę fizyczną, **zarządzającego transportem, który** spełnia warunki przewidziane w art. 3(b) i (d) **oraz spełnia** następujące wymagania:

- a) w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać operacjami transportowymi przedsiębiorstwa;
- b) być **rzeczywiście związana z przedsiębiorstwem, innymi słowy być pracownikiem, wspólnikiem, kierownikiem, udziałowcem** lub **posiadać podobny stosunek umowny z przedsiębiorstwem albo zarządzać nim, lub**, jeżeli przedsiębiorstwo jest przedsiębiorstwem osoby fizycznej — być tą osobą, **bądź też, jeżeli przedsiębiorstwo jest spółką, być uprawniona do jej legalnego reprezentowania i podejmowania wiążących decyzji w imieniu spółki.**
- c) **zamieszkiwać w państwie członkowskim.**

**Przedsiębiorstwo zawiadamia właściwy organ o fakcie powołania na stanowisko zarządzającego lub zarządzających transportem.**

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

- a) wskaże ono **inną osobę fizyczną zamieszkującą w państwie członkowskim** spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 lit. b) i d) oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań w charakterze zarządzającego transportem na rzecz przedsiębiorstwa, **oraz powiadomi o tym właściwy organ;**
- b) umowa wiążąca przedsiębiorstwo z zarządzającym transportowym precyzuje zadania, które zarządzający ma wykonywać w sposób ciągły, określa zakres odpowiedzialności związany z funkcją zarządzającego transportem; zadania, które należy sprecyzować, obejmują przede wszystkim **zarządzanie utrzymaniem i konserwacją** pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, księgowość, podział ładunków **lub usług** między kierowców i pojazdy oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;
- c) osoba wskazana jako zarządzający transportem kieruje operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw. **Właściwy organ może określić maksymalną liczbę pojazdów podlegających zarządzającemu transportem, która nie może być wyższa niż 50 w przypadku każdego zarządzającego transportem;**
- d) wskazana osoba jest niezależna od pozostałych przedsiębiorstw, które proponują **przedsiębiorstwu** realizację przewozów lub realizują przewozy na rzecz **tego przedsiębiorstwa.**

■

## Rozdział II

### Wymagania

#### Artykuł 5

##### Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby

Aby spełnić wymóg przewidziany w art. 3 lit. a) przedsiębiorstwo musi **■** w danym państwie członkowskim:

- a) posiadać siedzibę **■** wraz z lokalami, w których przechowuje dokumenty przedsiębiorstwa **zgodnie z okresami ustanowionymi w przepisach**, w szczególności wszystkie dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników i wszelkie inne dokumenty **na bezpiecznych nośnikach danych**, do których musi mieć

Środa, 21 maja 2008 r.

dostęp właściwy organ w celu sprawdzenia wymogów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu przed udzieleniem zezwolenia na wykonywanie zawodu, **zapewniając zgodność z wszystkimi odnośnymi normami ochrony danych osobowych;**

- b) być właścicielem **jednego lub większej liczby** pojazdów lub posiadać je z innego tytułu, w szczególności na podstawie umowy kupna na warunkach odroczonej płatności, umowy najmu lub umowy leasingowej, albo na mocy umowy kupna, przy czym pojazdy muszą być zarejestrowane w tym państwie członkowskim;
- c) **skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność w odpowiednio wyposażonej bazie eksploatacyjnej w tym państwie członkowskim oraz na wezwanie móc dowieść, gdzie w państwie, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa, są parkowane niewykorzystywane pojazdy.**

#### Artykuł 6

##### Warunki związane z wymogiem nieposzlakowanej opinii

1. Do celów art. 3 lit. b) **oraz zgodnie z ust. 2 państwa członkowskie określają warunki, które zgodnie z niniejszym rozporządzeniem musi spełnić przedsiębiorstwo i zarządzający transportem, aby spełnić** wymóg nieposzlakowanej opinii.

**Warunki te zawierają następujące wymogi:**

- a) **nieposzlakowanej opinii przedsiębiorstwa transportowego, jego zarządzających transportem lub innych odnośnych osób nie podważają żadne poważne zarzuty, takie jak wyrok skazujący lub kary za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach:**
  - i) **prawo handlowe,**
  - ii) **prawo o niewypłacalności,**
  - iii) **płace i warunki zatrudnienia w zawodzie,**
  - iv) **ruch drogowy,**
  - v) **odpowiedzialność zawodowa oraz**
  - vi) **przemyt ludzi lub narkotyków.**
- b) **zarządzający transportem lub przedsiębiorstwo transportowe nie zostało skazane w jednym lub większej liczbie państw członkowskich za popełnienie poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych, dotyczących w szczególności:**
  - i) **czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych; weryfikacja powinna obejmować ich stałą zgodność, archiwizację danych oraz ochronę uzyskanych danych osobowych;**
  - ii) **maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;**
  - iii) **wstępnych kwalifikacji i ustawicznego kształcenia kierowców;**
  - iv) **drogowej przydatności pojazdów użytkowych, w tym obowiązkowych inspekcji technicznych pojazdów silnikowych;**
  - v) **dostępu do rynku międzynarodowego transportu drogowego rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku transportu osób;**
  - vi) **bezpieczeństwa drogowego transportu towarów niebezpiecznych;**
  - vii) **instalacji i używania urządzeń do ograniczania prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;**
  - viii) **prawa jazdy;**
  - ix) **dostępu do zawodu.**



Środa, 21 maja 2008 r.

2. Do celów *ust. 1 akapit 2 lit. b)*:
- skazanie lub nałożenie kar na zarządzającego transportem lub przedsiębiorstwo transportowe w jednym lub większej liczbie państw członkowskich za najpoważniejsze naruszenia przepisów wspólnotowych, wymienione w załączniku III, prowadzą do utraty nieposzlakowanej opinii po właściwie przeprowadzonej procedurze administracyjnej i w stosownych przypadkach po kontroli w siedzibie przedsiębiorstwa, chyba że właściwy organ z wyjątkowych i należyście uzasadnionych powodów uzna, że taka odpowiedź jest nieproporcjonalna. W takim przypadku te wyjątkowe i należyście uzasadnione okoliczności zostają zapisane w rejestrze krajowym i zamieszczone w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 25 ust. 1. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia dotyczących dostosowania załącznika III w celu uwzględnienia zmian we wspólnotowym dorobku prawnym w dziedzinie transportu drogowego, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 24 ust. 3.*
  - Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2010 r. Komisja przyjmuje wykaz kategorii, rodzajów i wagi naruszeń prowadzących do utraty nieposzlakowanej opinii. Przy ustalaniu priorytetów kontroli zgodnie z art. 11 ust. 2, państwa członkowskie biorą pod uwagę informacje na temat tych naruszeń, w tym informacje uzyskane od innych państw członkowskich.*

*Odnoszące się do powyższego wykazu środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 24 ust. 3.*

*W tym celu, najpóźniej do 1 stycznia 2010 r., Komisja:*

- ustala kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń przepisów;*
  - określa wagę naruszenia zgodnie ze stwarzanym przez nie ryzykiem śmierci lub poważnych obrażeń; oraz*
  - określa poziom częstotliwości popełniania naruszeń, po przekroczeniu którego powtarzające się naruszenie uznaje się za poważniejsze, poprzez uwzględnienie liczby kierowców wykonujących operacje transportowe pod kierownictwem zarządzającego transportem.*
3. Wymóg nieposzlakowanej opinii pozostaje niespełniony do czasu rehabilitacji lub zastosowania innych środków o skutku równoważnym, na podstawie odpowiednich przepisów krajowych.

## Artykuł 7

### Warunki związane z wymogiem zdolności finansowej

1. Do celów art. 3 lit. c) **█** przedsiębiorstwo **musi** w sposób ciągły **sprostac swoim** zobowiązaniom **finansowym** w ciągu rocznego okresu rozrachunkowego. W tym celu przedsiębiorstwo musi **wykazać** na podstawie rocznych sprawozdań po ich poświadczeniu przez audytora lub osobę należyście upoważnioną, że co roku dysponuje **kapitałem własnym i rezerwami** o wartości co najmniej równej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

**Podstawą udowodnienia wysokości kapitału własnego jest zweryfikowany bilans handlowy lub bilans podatkowy. Osoba wnioskująca po raz pierwszy o udzielenie zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej powinna przedłożyć zweryfikowany bilans otwarcia.**

**█**

Do celów niniejszego rozporządzenia wartość euro jest ustalana co **roku** w walutach krajowych państw członkowskich, które nie uczestniczą w trzecim etapie unii walutowej. Stosowane kursy odpowiadają kursom z pierwszego dnia roboczego października opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Wchodzą w życie 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Środa, 21 maja 2008 r.

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

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może dopuścić sytuację, w której przedsiębiorstwo udowodni swoją zdolność finansową za pomocą zaświadczenia z jednego lub kilku banków, albo innych instytucji finansowych, **w tym firm ubezpieczeniowych**, składających solidarną rękojmię za przedsiębiorstwo w postaci gwarancji bankowej lub innego podobnego środka na kwoty wyznaczone w **ust. 1**. Złożenia gwarancji **lub ubezpieczenia** może wymagać właściwy organ wydający zezwolenie na wykonywanie zawodu; gwarancja może zostać zwolniona wyłącznie po uzyskaniu jego zgody. **Właściwy organ określa również warunki, zgodnie z którymi można zażądać złożenia gwarancji bankowej lub ubezpieczenia lub zwolnić ją/je z korzyścią dla innych wierzycieli.**

3. Sprawozdania roczne określone w **ust. 1** lub gwarancja określona w **ust. 2**, które podlegają sprawdzeniu, są sprawozdaniami lub gwarancją podmiotu gospodarczego posiadającego siedzibę w państwie członkowskim, w którym został złożony wniosek o zezwolenie, natomiast nie są sprawozdaniami lub gwarancją ewentualnych innych podmiotów posiadających siedzibę w innym państwie członkowskim.

## Artykuł 8

### Warunki związane z wymogiem kwalifikacji zawodowych

1. Do celów art. 3 lit. d) **zainteresowana** osoba lub **zainteresowane** osoby **█** posiadają wiedzę odpowiadającą poziomowi wykształcenia określonemu w załączniku I sekcja 1 w dziedzinach tam wymienionych. Zdobycie kwalifikacji zawodowych wymaga **█** złożenia obowiązkowego egzaminu pisemnego, który, **jeśli zadecduje o tym państwo członkowskie**, może zostać uzupełniony egzaminem ustnym. Egzaminy są organizowane zgodnie z załącznikiem I sekcja II.

2. **Zainteresowane osoby zdają egzaminy w swoim państwie członkowskim zamieszkania.**

3. Wyłącznie organy i instancje akredytowane przez państwo członkowskie zgodnie z określonymi przez nie kryteriami mogą organizować egzaminy pisemne i ustne umożliwiające potwierdzenie kwalifikacji zawodowych. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy warunki organizowania egzaminów przez akredytowane organy i instancje są zgodne z załącznikiem I.

4. Państwa członkowskie udzielają akredytacji, według **wzajemnie zgodnych** kryteriów określonych przez siebie, jednostkom, które mogą zaferować wnioskodawcom szkolenia wysokiej jakości przygotowujące skutecznie do egzaminu, a także kształcenie ustawiczne dla zainteresowanych zarządzających transportem w celu aktualizacji wiedzy. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy akredytowane jednostki nadal spełniają kryteria wymagane do zdobycia akredytacji.

5. Państwa członkowskie mogą zwolnić z **egzaminu osoby, które** poświadczą co najmniej **dziesięcioletnie ciągle** praktyczne doświadczenie **zdobyte przed opublikowaniem niniejszego rozporządzenia**, na stanowisku dyrektorskim w przedsiębiorstwie transportowym.

6. **Aby zagwarantować, że zarządzający transportem orientują się w zmianach w sektorze, państwa członkowskie mogą promować odbywające się co 10 lat szkolenia, zgodnie z załącznikiem I, oraz egzaminy, zgodnie z ust. 1, dla nich.**

7. **Państwa członkowskie gwarantują, że posiadający praktyczne doświadczenie zarządzający transportem, powracający do zawodu po pięciu latach przerwy, odbywają ponowne szkolenia i są doszkalani w zakresie niezbędnym do udowodnienia, że nadal posiadają kwalifikacje zawodowe i wiedzę na temat najnowszych zmian w prawodawstwie obowiązującym w ich zawodzie.**

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 222 z 14.8.1978, s. 11 ||.

Środa, 21 maja 2008 r.

8. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze szkolenia w dziedzinach objętych dyplomami, **a także z egzaminu**, posiadaczy dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne wydawanych przez te państwa członkowskie, jeżeli obejmowały dziedziny wymienione w wykazie z załącznika I i zostały przez nie specjalnie wskazane w tym celu.

9. Organ lub instancja, o których mowa w ust. 3 muszą wydać odpowiednie zaświadczenie jako dowód kwalifikacji zawodowych. Zaświadczenie nie jest zbywalne **na rzecz innej osoby fizycznej lub prawnej**. Zaświadczenie jest sporządzane zgodnie ze wzorem znajdującym się w załączniku II i jest opatrzone pieczęcią lub grawerowanym stemplem akredytowanego organu lub akredytowanej instancji wydających zaświadczenie.

10. Komisja dostosowuje załącznik I i II do postępu technicznego. Powyższe środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 24 ust. 3 w przypadku załącznika I oraz zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 24 ust. 4 w przypadku załącznika II.

11. Bardzo pożądana jest wymiana doświadczeń i informacji między państwami członkowskimi w dziedzinie szkolenia, egzaminu i akredytacji, głównie lecz nie wyłącznie za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 24, a także każdego organu, który może zostać wyznaczony przez Komisję.

### Rozdział III

#### Zezwolenie i nadzór

##### Artykuł 9

##### Właściwe organy

1. Każde państwo członkowskie wyznacza jeden lub kilka właściwych organów, które mają zapewnić prawidłowe wdrożenie niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy są upoważnione do:

- a) rozpatrywania wniosków złożonych przez przedsiębiorstwa;
- b) udzielania zezwoleń na wykonywanie zawodu, a także zawieszania i odbierania tych zezwoleń;
- c) uznawania osoby fizycznej za niezdolną do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa jako zarządzający transportem;
- d) przeprowadzania wymaganych kontroli w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorstwo spełnia wymagania przewidziane w art. 3.

2. Właściwe organy podają do publicznej wiadomości wszystkie warunki nałożone przez niniejsze rozporządzenie, ewentualne inne przepisy krajowe, procedury obowiązujące zainteresowanych wnioskodawców wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami.

##### Artykuł 10

##### Rozpatrywanie i rejestracja wniosków

1. **Przedsiębiorstwo transportowe spełniające** wymogi przewidziane w art. 3 **otrzymuje na swój wniosek zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Właściwy organ zaświadcza, że przedsiębiorstwo, które złożyło wniosek spełnia wymogi przewidziane w tym artykule.**

2. Właściwy organ **jest odpowiedzialny za aktualizowanie i utrzymywanie** rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 15.

**Właściwy organ wpisuje do rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 15, oficjalną nazwę przedsiębiorstwa, nazwisko wyznaczonego przez nie zarządzającego transportem oraz wskazanie, czy jest on zdolny do zarządzania transportem, adres siedziby, liczbę wykorzystywanych pojazdów oraz — jeżeli zezwolenie obejmuje transport międzynarodowy — numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numer uwierzytelnionych odpisów.**

Środa, 21 maja 2008 r.

3. Właściwy organ rozpatruje wniosek o zezwolenie w jak najkrótszym terminie, jednak nie dłuższym niż trzy miesiące.
4. Od **dnia 1 stycznia 2012 r.** właściwy organ sprawdza **w przypadku wątpliwości**, czy przedsiębiorstwo lub wskazani zarządzający transportem nie **są uznawani** w jednym z państw członkowskich za niezdolnych do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w **momencie złożenia wniosku** na mocy art. 13 w celu dokonania oceny jego nieposzlakowanej opinii.
5. Przedsiębiorstwa posiadające zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika, w ciągu 28 dni powiadamiają właściwy organ, który wydał zezwolenie o zmianach dotyczących danych wymienionych w ust. 2.

#### Artykuł 11

##### Kontrole

1. Właściwe organy zapewniają, aby przedsiębiorstwa, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie zawodu **przewoźnika drogowego**, spełniały stale wymagania przewidziane w art. 3. W tym celu co pięć lat sprawdzają, czy przedsiębiorstwa wciąż spełniają wspomniane wymagania.

**Komisja dostosowuje częstotliwość regularnych kontroli do postępu technicznego, w szczególności do krajowych rejestrów elektronicznych, zgodnie z art. 15. Ponieważ środki te mają na celu zmianę mniej istotnych elementów niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się je zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 24 ust. 3.**

2. Oprócz kontroli przewidzianych w ust. 1 właściwe organy przeprowadzają kontrole skierowane do przedsiębiorstw uznanych za obciążone **zwiększonym** ryzykiem zgodnie z systemem wprowadzonym przez państwa członkowskie na podstawie art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (<sup>1</sup>). Państwa członkowskie obejmują systemem klasyfikacji ryzyka wszystkie naruszenia przepisów określone w art. 6 niniejszego rozporządzenia.
3. Na wniosek Komisji państwo członkowskie przeprowadza wymienione kontrole, aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwo nadal spełnia warunki dostępu do zawodu. Państwo członkowskie informuje Komisję o wynikach kontroli przeprowadzonych na jej wniosek i o środkach podjętych w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorstwo nie spełnia warunków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

#### Artykuł 12

##### Procedura ostrzegania i odbieranie zezwoleń

**1. W przypadku, gdy właściwy organ stwierdzi, że przedsiębiorstwu grozi ryzyko niewypełnienia warunków przewidzianych w art. 3, właściwy organ powiadamia o tym to przedsiębiorstwo. W przypadku, gdy właściwy organ stwierdzi, że jeden z tych wymogów nie jest wypełniany, organ ten może wyznaczyć termin uregulowania sytuacji z następującymi zastrzeżeniami:**

- a) termin nieprzekraczający **trzech miesięcy** na zatrudnienie zastępcy zarządzającego transportem, jeżeli ten ostatni przestał spełniać wymogi nieposzlakowanej opinii lub kwalifikacji zawodowych; termin ten może zostać przedłużony o **trzy miesiące** w przypadku zgonu lub niedyspozycji fizycznej zarządzającego transportem;
- b) termin nieprzekraczający **trzech miesięcy**, w przypadku gdy uregulowanie sytuacji wymaga od przedsiębiorstwa wykazania, że ma faktyczną i stałą siedzibę;

(<sup>1</sup>) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

Środa, 21 maja 2008 r.

c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy, jeżeli nie jest spełniany wymóg zdolności finansowej, aby na podstawie planu finansowego zawierającego realistyczne założenia wykazać, że wymóg zdolności finansowej będzie ponownie spełniany w sposób ciągły od następnego okresu rozliczeniowego.

2. **Właściwy organ może nakazać przedsiębiorstwom, których zezwolenie zostało zawieszono albo odebrane, aby przed podjęciem działań rehabilitujących, ich zarządzający transportem odbyli szkolenie i zdali egzamin, o którym mowa w art. 8.**

3. **W przypadkach, gdy właściwy organ stwierdzi, że przedsiębiorstwo nie spełnia jednego lub większej liczby warunków przewidzianych w art. 3, zawiesza on lub odbiera udzielone zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nie później niż w terminie, o którym mowa w ust. 1.**

### Artykuł 13

#### Stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem do wykonywania zawodu

1. W przypadku **poważnych** naruszeń przepisów, **o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b**, uznanych za poważne ze względu na ich systematyczny i umyślny charakter **lub** próby ukrycia czynów, **i za które odpowiedzialny jest zarządzający transportem**, właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem przedsiębiorstwa, któremu odebrano zezwolenie, jest niezdolny do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa.

2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących, **zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi**, osobę uznaną za niezdolną do zarządzania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 9, jej zaświadczenie o kwalifikacjach zawodowych nie jest ważne w żadnym państwie członkowskim.

### Artykuł 14

#### Decyzje właściwych organów i odwołania

1. **Odmowne decyzje** podjęte przez właściwe organy państw członkowskich na mocy niniejszego rozporządzenia, **w tym odrzucenie wniosku, zawieszenie lub odebranie zezwolenia lub stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem**, są uzasadniane.

W decyzjach należy uwzględnić dostępne informacje na temat naruszeń popełnionych przez przedsiębiorstwo lub jednego z zarządzających transportem w innych państwach członkowskich, jeżeli mogą wpłynąć na nieposzlakowaną opinię przedsiębiorstwa, a także wszystkie inne informacje, do których właściwy organ ma dostęp.

Decyzje zawierają informację na temat środków rehabilitujących mających zastosowanie w przypadku zawieszenia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

2. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom **i zainteresowanym osobom** możliwość wniesienia odwołania **■** od decyzji, o których mowa w ust. 1, **w tym do sądu**.

## Rozdział IV

### Uproszczenie i współpraca administracyjna

#### Artykuł 15

##### Krajowe rejestry elektroniczne

1. W celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 10, 11, 12, 13 i 25, państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorstw prowadzących działalność w dziedzinie transportu drogowego **i zarządzających transportem, którzy uzyskali zezwolenia** od wyznaczonego przez nie właściwego organu na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przetwarzanie

Środa, 21 maja 2008 r.

danych, jakie zawiera rejestr, podlega kontroli organu publicznego w tym celu wyznaczonego, **który jest również odpowiedzialny za wykorzystanie i aktualizowanie tych danych. Krajowe rejestry elektroniczne zawierają sekcję dostępną publicznie i sekcję poufną.** Rejestr elektroniczny jest dostępny on-line dla wszystkich właściwych organów tego państwa członkowskiego, o których mowa w art. 9. **Sekcja poufna rejestru elektronicznego jest dostępna dla organów innych niż właściwe organy** pod warunkiem, że one i ich funkcjonariusze są do tego umocowane oraz że w ich kompetencjach leży przeprowadzanie kontroli transportu drogowego i nakładanie kar.

**Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2010 r. Komisja we współpracy z państwami członkowskimi określa minimalną strukturę danych obowiązkowo wprowadzanych do krajowego rejestru elektronicznego.**

**Sekcja krajowego rejestru elektronicznego państwa członkowskiego poświęcona przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w dziedzinie transportu drogowego zawiera następujące dane:**

- a) nazwę i formę prawną przedsiębiorstwa;
- b) adres jego siedziby;
- c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia warunku nieposzlakowanej opinii i kwalifikacji zawodowych oraz, jeżeli jest inne, nazwisko przedstawiciela prawnego,
- d) rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów uwzględnioną w zezwoleniu i w razie potrzeby numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów, **a także numer rejestracyjny każdego pojazdu wykorzystywanego w ramach zezwolenia poza państwem członkowskim, w którym mieści się siedziba przedsiębiorstwa;**
- e) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń przepisów **■**, w wyniku których w ciągu ostatnich dwóch lat nałożone zostały kary;
- f) nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do zarządzania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w ciągu dwóch ostatnich lat, a także zastosowane środki naprawcze.

**Sekcja krajowego rejestru elektronicznego państwa członkowskiego związana z zarządzającymi transportem drogowym zawiera następujące dane:**

- a) **imię i nazwisko zarządzającego transportem uznanego za zdolnego do zarządzania transportem lub przedsiębiorstwem;**
- b) **nazwę, formę prawną oraz adres zarządzanego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw;**

**Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu informacji określonych w akapicie trzecim lit. e) i f) w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub bezpośrednio dostępne dla wszystkich właściwych organów danego państwa członkowskiego. Wymagane informacje są dostarczane w ciągu 10 dni roboczych od otrzymania wniosku.**

**W każdym przypadku informacje określone w akapicie trzecim lit. e) i f) są dostępne dla organów innych niż właściwe organy tylko pod warunkiem, że w ich kompetencjach leży przeprowadzanie i nakładanie kar w obszarze transportu drogowego, a ich funkcjonariusze są zaprzysiężeni lub formalnie zobowiązani do utrzymania tajemnicy zawodowej.**

2. Dane dotyczące przedsiębiorstwa, którego zezwolenie zostało **■** zawieszono albo odebrane **■** pozostają w rejestrze przez dwa lata **od momentu wygaśnięcia** zawieszenia lub odebrania zezwolenia, **a następnie są natychmiast usuwane.**

**Dane dotyczące każdej osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu pozostają w rejestrze do momentu przywrócenia tej osobie nieposzlakowanej opinii zgodnie z postanowieniami art. 6 ust. 3. Po takiej rehabilitacji lub po przedsięwzięciu odpowiednich środków dane zostają natychmiast usunięte.**

Środa, 21 maja 2008 r.

**Takie dane zawierają szczegółowe informacje na temat przyczyn zawieszenia lub odebrania zezwoleń albo stwierdzenia niezdolności oraz czasu ich trwania.**

3. Państwa członkowskie podejmują wszelkie wymagane kroki, aby zapewnić aktualność i dokładność wszystkich danych w rejestrze elektronicznym, w szczególności danych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci lit. e) i f).

4. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do połączenia krajowych rejestrów elektronicznych na szczeblu wspólnotowym najpóźniej do dnia 31 grudnia 2010 r. Połączenie zostanie przeprowadzone w taki sposób, aby właściwy organ z dowolnego państwa członkowskiego mógł wyszukiwać informacje w rejestrach elektronicznych wszystkich państw członkowskich. **Komisja podejmuje wszelkie użyteczne inicjatywy, aby ułatwić wdrożenie niniejszego ustępu.**

5. Do celów ust. 4 wspólne zasady dotyczące formatu wymienianych danych, zasady dotyczące procedur technicznych automatycznego przeszukiwania rejestrów pozostałych państw członkowskich są określane przez Komisję zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 24 ust. 2.

I

## Artykuł 16

### Ochrona danych osobowych

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

- a) każda osoba była informowana, jeżeli dane jej dotyczące są zapisywane lub przewiduje się ich przekazanie stronie trzeciej. Informacja taka musi wskazywać tożsamość organu odpowiedzialnego za przetwarzanie danych, rodzaj przetwarzanych danych i przyczyny ich przetwarzania;
- b) każda osoba miała prawo wystąpić o udostępnienie danych jej dotyczących w organie odpowiedzialnym za ich przetwarzanie. Prawo to stosuje się w sposób nieprzymuszony, w rozsądnych odstępach czasu, bez zwłoki i kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę;
- c) każda osoba miała prawo do zmiany, anulowania lub zablokowania danych jej dotyczących, które są niekompletne lub nieprawidłowe;
- d) każda osoba, z przyczyn uzasadnionych i niecierpiących zwłoki, miała prawo do sprzeciwienia się przetwarzaniu danych, które jej dotyczą. Jeżeli sprzeciw jest uzasadniony, przetwarzanie nie może dotyczyć wspomnianych danych.

## Artykuł 17

### Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Jeżeli państwo członkowskie stwierdzi naruszenie przepisów popełnione przez przedsiębiorstwo posiadające zezwolenie wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, a waga naruszenia może prowadzić do zawieszenia lub odebrania zezwolenia na mocy niniejszego rozporządzenia, przekazuje temu państwu członkowskiemu wszelkie posiadane informacje na temat naruszeń, a także nałożonych kar.

2. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwę i adres ich krajowego punktu kontaktowego, najpóźniej do dnia [...]. Komisja sporządza wykaz wszystkich krajowych punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

Środa, 21 maja 2008 r.

3. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje w ramach niniejszego rozporządzenia, wykorzystują krajowe punkty kontaktowe wyznaczone na mocy ust. 2.
4. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje na temat naruszeń określonych w art. 6 ust. 2 lub ewentualnie na temat zarządzających transportem uznanych za niezdolnych, przestrzegają procedury i terminów określonych w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr.../2008 [w sprawie dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych] lub — w zależności od przypadku — w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr .../2008 [w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych]. Państwo członkowskie, które otrzyma powiadomienie o **poważnym** naruszeniu przepisów, **w wyniku którego ogłoszono wyrok skazujący**, od innego państwa członkowskiego, wpisuje zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.

## Rozdział V

### Wzajemne uznawanie zezwoleń i innych dokumentów

#### Artykuł 18

##### Zaświadczenia i inne dokumenty dotyczące nieposzlakowanej opinii

1. Bez uszczerbku dla art. 10 ust. 4 **państwo członkowskie** prowadzenia działalności zaakceptuje, jako wystarczający dowód spełnienia wymogów nieposzlakowanej opinii w celu dopuszczenia do zawodu przewoźnika drogowego, zaświadczenie o niekaralności lub podobny dokument wydany przez właściwe władze sądowe lub administracyjne w państwie członkowskim lub państwach członkowskich, **w których zamieszkiwał zarządzający transportem**.
2. Jeżeli państwo członkowskie nakłada na swoich własnych obywateli określone wymogi dotyczące nieposzlakowanej opinii, a dowody na spełnianie tego warunku nie mogą być uzyskane z dokumentów określonych w ust. 1, państwo to przyjmie, jako wystarczający dowód w odniesieniu do obywateli innych państw członkowskich, zaświadczenie wydane przez właściwe organy sądowe lub administracyjne państwa członkowskiego lub państw członkowskich, **w których zamieszkiwał zarządzający transportem**, stwierdzające, że odnośne warunki zostały spełnione. Zaświadczenie dotyczy konkretnych faktów uznanych za istotne w **państwie członkowskim** prowadzenia działalności.
3. W przypadku gdy **państwo członkowskie lub państwa członkowskie, w których zamieszkiwał zarządzający transportem** nie **wydadzą** wymaganego dokumentu zgodnie z ust. 1 i 2, dokument taki może być zastąpiony oświadczeniem pod przysięgą lub formalną deklaracją złożoną przez zainteresowaną osobę przed właściwymi organami sądowymi lub administracyjnymi, lub, w razie potrzeby, przed notariuszem państwa członkowskiego, **w którym zamieszkiwał zarządzający transportem**, który wyda zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub formalnej deklaracji.
4. Dokumenty wydane zgodnie z ust. 1 i 2 nie powinny zostać przedstawione w terminie późniejszym niż trzy miesiące od daty ich wydania. Warunek ten ma zastosowanie się również do oświadczeń i deklaracji złożonych zgodnie z ust. 3.

#### Artykuł 19

##### Zaświadczenia dotyczące zdolności finansowej

Jeżeli państwo członkowskie wymaga od przedsiębiorstw mających siedzibę na jego terytorium spełniania określonych warunków dotyczących zdolności finansowej, oprócz warunków przewidzianych w art. 7, państwo to akceptuje jako wystarczający dowód zaświadczenie wydane przez właściwy organ administracyjny państwa członkowskiego lub państw członkowskich **w których zamieszkiwał zarządzający transportem**, które potwierdza spełnianie takich warunków przez przedsiębiorstwo mające tam siedzibę. Zaświadczenia dotyczą konkretnych **informacji** uznanych za istotne w nowym państwie członkowskim siedziby.



Środa, 21 maja 2008 r.

## Artykuł 20

## Zaświadczenia dotyczące kwalifikacji zawodowych

1. Państwa członkowskie uznają za wystarczający dowód posiadania kwalifikacji zawodowych zaświadczenia zgodne z wzorem świadectwa, który znajduje się w załączniku II, wydawane przez organy lub instancje akredytowane w tym celu.
2. Zaświadczenia wydane przed [...], jako dowód posiadania kwalifikacji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia, są równoważne ze świadectwem, którego wzór znajduje się w załączniku II, i są uznawane za dowód posiadania kwalifikacji zawodowych we wszystkich państwach członkowskich. **Dla potrzeb niniejszego artykułu państwa członkowskie informują Komisję o zaświadczeniach, które uznają za dowód posiadania kwalifikacji zawodowych.**

## Rozdział VI

## Przepisy końcowe

## Artykuł 21

## Kary

1. Państwa członkowskie określają system kar stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia jego wprowadzenia w życie. Przewidziane kary *muszą* być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają o powyższych działaniach najpóźniej **w dniu 1 stycznia 2012 r.** a także o wszystkich kolejnych zmianach z nimi związanych w jak najkrótszym terminie.
2. Kary, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności **■** zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu, odebranie zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem podlegających karze. Kary obejmują również konfiskatę pojazdu używanego przez przedsiębiorstwo, które dokonuje przewozów bez zezwolenia przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu.

**■**

## Artykuł 22

## Przepisy przejściowe

Przedsiębiorstwa, które przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia posiadały zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia najpóźniej dwa lata po jego wejściu w życie.

## Artykuł 23

## Wzajemna pomoc

**||** Właściwe organy państw członkowskich ściśle współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego rozporządzenia. **Wymieniają one informacje na temat wyroków skazujących za poważne naruszenia lub innych konkretnych czynów, które mogą mieć wpływ na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w poszanowaniu przepisów stosowanych w dziedzinie ochrony danych osobowych.**

Środa, 21 maja 2008 r.

#### Artykuł 24

##### Komitet

1. Komisja jest wspierana przez komitet utworzony na mocy art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym <sup>(1)</sup>
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE stosuje się zgodnie z przepisami jej art. 8.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, **art. 5a ust. 1-4** i art. 7 decyzji 1999/468/WE stosują się zgodnie z przepisami jej art. 8.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, **art. 5a ust. 1-4 i ust. 5 lit. b)** oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE stosuje się zgodnie z przepisami jej art. 8. **Terminy określone w art. 5a ust. 3 lit. c), ust. 4 lit. b) i ust. 4 lit. e) decyzji 1999/468/WE wynoszą jeden miesiąc.**

#### Artykuł 25

##### Sprawozdania na temat wykonywania zawodu

1. Co dwa lata państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie z działalności właściwych organów i przekazują je Komisji. Sprawozdanie zawiera:
  - a) analizę sektora pod względem nieposzlakowanej opinii, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych;
  - b) liczbę wydanych, zawieszonych i odebranych zezwoleń w podziale na rodzaj i rok, ■ liczbę stwierdzeń niezdolności wraz z przyczynami;
  - c) liczbę świadectw potwierdzających kwalifikacje zawodowe wydanych każdego roku;
  - d) **kluczowe** statystyki dotyczące ■ krajowych rejestrów elektronicznych **oraz ich wykorzystania przez właściwe organy**;
  - e) analizę na temat wymiany informacji z pozostałymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innemu państwu członkowskiemu oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 17 ust. 3, liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 17 ust. 4.
2. Co dwa lata Komisja sporządza na podstawie sprawozdań krajowych sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sprawozdanie zawiera w szczególności ocenę funkcjonowania wymiany informacji między państwami członkowskimi. Sprawozdanie jest publikowane równocześnie ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) n°561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego <sup>(2)</sup>.
3. **Do dnia 1 czerwca 2009 r. Komisja przedłoży sprawozdanie dotyczące prawdopodobnych skutków rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia na komercyjne przewozy pojazdami, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie umożliwiają przewóz do dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone. W razie konieczności Komisja podejmie odpowiednie inicjatywy.**

#### Artykuł 26

##### Wykaz właściwych organów

**Najpóźniej w dniu 1 czerwca 2009 r.** każde państwo członkowskie przekaze Komisji wykaz właściwych organów, które zostały przez nie wyznaczone do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także wykaz organów lub instancji upoważnionych do organizowania egzaminów i **wydawania zaświadczeń**. Skonsolidowany wykaz organów lub instancji z całej Wspólnoty jest publikowany przez Komisję w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8. ||..

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

Środa, 21 maja 2008 r.

## Artykuł 27

## Powiadomienie o środkach krajowych

Państwa członkowskie ■ przekazują Komisji teksty przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych prawa krajowego, które przyjmą w dziedzinie regulowanej niniejszym rozporządzeniem **najpóźniej sześć dni po dacie ich przyjęcia, a po raz pierwszy najpóźniej w dniu 1 czerwca 2009 r.**

## Artykuł 28

## Uchylenie

Dyrektywa 96/26/WE traci moc.

Odesłania do uchylonej dyrektywy należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 29

## Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie jest stosowane od dnia **1 czerwca 2009 r.**

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

Sporządzono w ||

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## I. WYKAZ DZIEDZIN OKREŚLONYCH W ART. 8

Wiedza brana pod uwagę przy uznawaniu kwalifikacji zawodowych przez państwo członkowskie musi obejmować co najmniej dziedziny wymienione poniżej, dotyczące odpowiednio drogowego transportu rzeczy i drogowego transportu osób. W odniesieniu do tych dziedzin, wnioskujący przewoźnicy drogowi muszą posiadać poziom wiedzy i umiejętności praktycznych koniecznych do kierowania przedsiębiorstwem transportowym.

Minimalny poziom wiedzy w dziedzinach wskazanych poniżej nie może być niższy niż poziom trzeci w strukturze poziomów kształcenia ustalonej w załączniku do decyzji Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej<sup>(1)</sup>, to jest poziom kształcenia uzyskany w wyniku ukończenia obowiązkowej edukacji uzupełniającej ukończeniem kursu zawodowego i uzupełniającym kształceniem technicznym lub kształceniem technicznym lub innym na poziomie średnim.

## A. Prawo cywilne

Drogowy transport rzeczy i osób

Wnioskodawca powinien w szczególności:

- 1) znać rodzaje umów zawieranych najczęściej w transporcie drogowym oraz wynikające z nich prawa i obowiązki;

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 199 z 31.7.1985, s. 56.