

Środa, 21 maja 2008 r.

- uwzględniając pismo Komisji Prawnej z dnia 20 listopada 2007 r. zgodnie z art. 80a ust. 3 Regulaminu,
 - uwzględniając art. 80a i art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0038/2008),
1. zatwierdza wniosek Komisji z poniższymi poprawkami i po dostosowaniu do zaleceń konsultacyjnej grupy roboczej złożonej ze służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i 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 Radzie i Komisji.

P6_TC1-COD(2007)0099

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 dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego artykuł 71,

uwzględniając wniosek Komisji ||,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

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

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 ⁽⁴⁾, 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 nieposiadających siedziby w tym państwie ⁽⁵⁾, 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 ⁽⁶⁾ 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 przepisów stosowanych do dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych na terytorium Wspólnoty, jak również ustalanie warunków, na jakich przewoźnicy nie posiadający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi przewozowe na terytorium tego państwa członkowskiego. Przepisy te należy określić w taki sposób, aby przyczyniały się do właściwego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportowego.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 12 marca 2008 r. (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Dz.U. C [...], str. [...].

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 95 z 9.4.1992, str. 1. ||.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 279 z 12.11.1993, str. 1. ||.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 374 z 27.12.2006, str. 5.

Środa, 21 maja 2008 r.

- (3) Takie jednolite uzgodnienia dotyczące dostępu do rynku obejmują również swobodę świadczenia usług poprzez usunięcie wszelkich ograniczeń nakładanych na usługodawcę ze względu na jego przynależność państwową lub fakt, że prowadzi on działalność w państwie członkowskim innym niż to, w którym ma być świadczona usługa.
- (4) W celu zapewnienia spójnych ram prawnych dla międzynarodowych przewozów drogowych na terytorium Wspólnoty, rozporządzenie to powinno stosować się do wszystkich międzynarodowych przewozów na terytorium Wspólnoty. Przewóz z państw członkowskich do krajów trzecich nadal w szerokim zakresie regulują umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a poszczególnymi krajami trzecimi. Dlatego rozporządzenie to nie powinno stosować się do tej części podróży na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli niezbędne umowy pomiędzy Wspólnotą a zainteresowanymi krajami trzecimi nie zostały zawarte. Powinno ono jednak stosować się na terytorium tranzytowego państwa członkowskiego.
- (5) **Drogowy przywóz lub wywóz towarów jako jeden z etapów transportu kombinowanego zgodnie z warunkami ustanowionymi w dyrektywie 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi ⁽¹⁾, i tym samym kombinowany transport kolejowy/drogowy i/ lub transport wodny/drogowy w obu kierunkach, nie wchodzi w zakres definicji kabotażu.**
- (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, dla niektórych rodzajów transportu, ze względu na ich szczególny charakter, należy utrzymać system zwolnień z wymogu posiadania licencji wspólnotowych lub innych zezwoleń przewozowych.
- (7) Na podstawie dyrektywy 2006/94/WE przewóz rzeczy z wykorzystaniem pojazdów o maksymalnej masie pomiędzy 3,5 tony a 6 ton został zwolniony z wymogu posiadania licencji wspólnotowej. Jednak przepisy wspólnotowe w zakresie transportu drogowego rzeczy i osób stosują się zasadniczo do pojazdów o maksymalnej masie 3,5 tony i więcej. Zatem przepisy tego rozporządzenia powinny być dostosowane do ogólnego zakresu stosowania wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego i przewidywać zwolnienie jedynie dla pojazdów o maksymalnej masie poniżej 3,5 tony.
- (8) Międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy musi być uzależniony od posiadania wspólnotowej bezkontyngentowej licencji. Przewoźnicy powinni być zobowiązani do posiadania w każdym pojeździe poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii wspólnotowej licencji w celu ułatwienia organom egzekwowania prawa 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 wspólnotowej licencji oraz jej poświadczonych kopii.
- (9) Powinny zostać określone warunki dotyczące wydawania i cofania wspólnotowych licencji oraz rodzaju przewozów, do których mają się one stosować, a także okresy ważności licencji i szczegółowe zasady korzystania z nich.
- (10) Należy także ustanowić zaświadczenie dla kierowcy w celu umożliwienia państwom członkowskim skutecznej kontroli kwestii, czy kierowcy z krajów trzecich są legalnie zatrudnieni lub pozostają do dyspozycji przewoźnika odpowiedzialnego za dany transport. **Zaświadczenie dla kierowcy powinno być zrozumiałe dla wszystkich osób prowadzących kontrole.**
- (11) Przewoźnicy, którzy posiadają wspólnotowe licencje zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, lub przewoźnicy upoważnieni do wykonywania niektórych kategorii przewozów międzynarodowych, powinni zostać uprawnieni do wykonywania krajowych przewozów na terytorium państwa członkowskiego, bez konieczności posiadania siedziby statutowej lub innego przedstawicielstwa na terytorium tego państwa członkowskiego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

Środa, 21 maja 2008 r.

- (12) W przeszłości na takie krajowe przewozy wydawano zezwolenia tymczasowe. W praktyce trudno było ustalić, na które przewozy wydano zezwolenie. Zatem niezbędne są jasne i łatwe do wprowadzenia w życie przepisy. **W dłuższym okresie ograniczenia w zakresie przewozu kabotażowego nie dają się jednak uzasadnić. Należy je znieść całkowicie, ponieważ ograniczenia te nie są zgodne z zasadami rynku wewnętrznego pozbawionego granic, gdzie gwarantowany jest swobodny przepływ towarów i usług. Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie działania niezbędne do zapewnienia jednakowego wykonywania tych przepisów w całej UE.**
- (13) Przepisy dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług ⁽¹⁾ stosuje się w przypadku, gdy przy wykonywaniu przewozów kabotażowych przewoźnicy delegują pracowników, którzy pozostają w stosunku pracy z tymi przewoźnikami, z państwa członkowskiego, w których zwykle pracują.
- (14) **Ograniczenia dotyczące liczby i czasu trwania przewozów kabotażowych to niezbędny, ale tymczasowy etap mający na celu zachęcenie państw członkowskich do jak najdalej idącego ujednoczenia systemów podatkowych i warunków pracy. Dlatego też ograniczenia nałożone w niniejszym rozporządzeniu mają charakter tymczasowy i powinny być zniesione ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2014 r.**
- (15) **Między niektórymi państwami członkowskimi istnieją intensywne i długotrwałe więzi gospodarcze. Dlatego należy zezwolić takim państwom członkowskim na przyznanie szerszego dostępu do kabotażu przewoźnikom z odnośnych sąsiadujących państw członkowskich.**
- (16) Wskazane jest, aby, państwa członkowskie świadczyły sobie wzajemną pomoc celem należytego niniejszego rozporządzenia
- (17) **Powinno być możliwe unikanie sytuacji, w której przewozy „cross-trade” — tj. przewozy międzynarodowe wykonywane między dwoma państwami członkowskimi innymi niż państwo członkowskie, w którym przewoźnik ma siedzibę — ze względu na swoją regularność, ciągłość lub systematyczność powodują zakłócenia na rynku, wykorzystując mniej korzystne warunki zatrudnienia i pracy niż warunki mające zastosowanie w dwóch państwach członkowskich, między którymi odbywa się przewóz „cross-trade”.**
- (18) Należy maksymalnie ograniczyć formalności administracyjne, nie likwidując jednak kontroli i kar, gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu należy sprecyzować i udoskonalić istniejące przepisy dotyczące wycofania wspólnotowej licencji. Obowiązujące przepisy należy dostosować celem umożliwienia skutecznego sankcjonowania poważnych naruszeń ■ popełnianych w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby przewoźnika. Kary te nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia. Należy przewidzieć możliwość złożenia odwołania ■.
- (19) Państwa członkowskie powinny wpisywać do swoich krajowych rejestrów przewoźników drogowych wszystkie poważne naruszenia ■ popełnione ze strony przewoźników, które doprowadziły do nałożenia kary.
- (20) W celu poprawy i uproszczenia wymiany informacji pomiędzy krajowymi organami państwa członkowskie powinny dokonywać wymiany istotnych informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr xx Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [...] r. [ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków, które należy spełnić, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego] ⁽²⁾.
- (21) Środki niezbędne dla wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanym Komisji ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Środa, 21 maja 2008 r.

- (22) W szczególności Komisji powinny zostać przyznane uprawnienia wykonawcze w celu dostosowania załączników I i II do postępu technicznego oraz **do opracowania jednolitego i zharmonizowanego wzoru listu przewozowego**. Ponieważ środki te mają ogólny zakres i mają na celu zmianę *elementów innych niż istotne* niniejszego rozporządzenia, **między innymi poprzez jego uzupełnienia nowymi elementami innymi niż istotne**, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (23) Ze względu na potrzebę skutecznego działania, zwykłe terminy przeprowadzenia procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą powinny zostać ograniczone do przyjęcia tych środków.
- (24) Państwa członkowskie powinny podjąć niezbędne działania dla wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar.
- (25) Ponieważ cele działania nie mogą zostać osiągnięte przez państwa członkowskie w wystarczającym stopniu, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, mogą zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną tymże artykułem, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach dokonywanych na terytorium Wspólnoty.
2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do kraju trzeciego i z powrotem, niniejsze rozporządzenie stosuje się do części podróży na terytorium dowolnego tranzytowego państwa członkowskiego. Rozporządzenia nie stosuje się do tej części podróży na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku jeśli niezbędna umowa między Wspólnotą a zainteresowanym krajem trzecim nie została zawarta.
3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2 między Wspólnotą a zainteresowanymi krajami trzecimi, niniejsze rozporządzenie nie narusza:
 - a) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do kraju trzeciego i z powrotem włączonych do umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi krajami trzecimi;
 - b) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do kraju trzeciego i z powrotem, włączonych do umów dwustronnych zawartych między państwami członkowskimi, które na mocy zezwoleń dwustronnych lub na mocy uzgodnień liberalizujących dopuszczają załadunek i rozładunek w państwie członkowskim przez przewoźników nieprowadzących działalności w tym państwie członkowskim.Jednakże państwa członkowskie dostosowują umowy, o których mowa w lit. a) pierwszego akapitu, aby zapewnić zgodność z zasadą niedyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami.
4. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do **przewozów kabotażowych**.
5. Niniejsze rozporządzenie nie stosuje się do następujących rodzajów przewozu i przejazdów bez ładunku dokonywanych w powiązaniu z takim przewozem, **ponieważ nie są one objęte systemem licencji wspólnotowych**:
 - a) przewóz przesyłek pocztowych jako usługa **powszechna**;
 - b) przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;

Środa, 21 maja 2008 r.

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

Litera d) ppkt (iv) w akapicie pierwszym nie ma zastosowania do używania pojazdu zastępczego podczas krótkich awarii pojazdu normalnie wykorzystywanego.

6. Przepisy ustępu 5 nie zmieniają warunków, na podstawie których państwa członkowskie zezwalają swoim obywatelom na prowadzenie działalności, o której mowa w tym ustępie.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- „pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też kombinację dwóch pojazdów, spośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy;
- „przewóz międzynarodowy” oznacza:
 - 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 krajów trzecich albo bez takiego tranzytu;
 - przejazd pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do kraju trzeciego lub z powrotem, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub krajów trzecich albo bez takiego tranzytu;
 - przejazd pojazdu z ładunkiem między krajami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich;
 - przejazd bez załadunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c);
- „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie, w którym przewoźnik posiada siedzibę;
- „przewoźnik nieposiadający siedziby” oznacza przewoźnika drogowego prowadzącego działalność w przyjmującym państwie członkowskim;
- „kierowca” oznacza jakąkolwiek osobę, która prowadzi pojazd, nawet krótkotrwale, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności;
- „przewóz kabotażowy” oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany na podstawie tymczasowego zezwolenia w przyjmującym państwie członkowskim, **tj. zgodnie z przepisami rozdziału III**;

⁽¹⁾ Dz.U. L 33 z 4.2.2006, str. 82.

Środa, 21 maja 2008 r.

- 7) „poważne naruszenie [] wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego” oznacza naruszenie prowadzące do utraty nieposzlakowanej opinii zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr [.../2008] [ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków, które należy spełnić, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego].
- 8) **przewóz „cross-trade” oznacza przewozy międzynarodowe wykonywane między dwoma państwami członkowskimi innymi niż państwo członkowskie, w którym przewoźnik ma siedzibę.**

Rozdział II

Przewóz międzynarodowy

Artykuł 3

Zasada

Przewóz międzynarodowy wykonywany jest z zastrzeżeniem posiadania licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem kraju trzeciego, wraz z zaświadczeniem 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:
 - a) prowadzi działalność w państwie członkowskim zgodnie z ustawodawstwem wspólnotowym oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego.
 - b) jest uprawniony w państwie członkowskim, w którym posiada siedzibę, zgodnie z przepisami Wspólnoty oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego dotyczącymi dostępu przewoźnika drogowego do transportu rzeczy w celu wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy.
2. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez właściwe organy państwa członkowskiego prowadzenia działalności na okres pięciu lat z możliwością przedłużenia. Licencje wspólnotowe i poświadczony za zgodność z oryginałem kopie wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia obowiązują do dnia wygaśnięcia ich ważności.
3. Państwo członkowskie siedziby wydaje posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką ilość poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii, jaka odpowiada liczbie pojazdów, którymi dysponuje posiadacz licencji wspólnotowej, bez względu na to czy stanowią one jego własność w całości, czy są w jego dyspozycji na przykład na mocy umów leasingu kapitałowego lub finansowego.
4. Licencja wspólnotowa i poświadczony za zgodność z oryginałem kopie odpowiadają wzorowi, określonymu w załączniku I, który ustanawia również warunki dotyczące jej wykorzystania.

Komisja dostosowuje załącznik I do postępu technicznego. 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. 16 ust. 2.

5. Licencja wspólnotowa i poświadczony za zgodność z oryginałem kopie posiadają tłoczoną pieczęć lub zwykłą pieczęć organu wydającego, jak również oryginalny podpis oraz numer seryjny. Numery seryjne licencji wspólnotowej oraz poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych, przewidzianego w art. 15 rozporządzenia (WE) nr [.../2008] [ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków, które należy spełnić, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego], jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.

Środa, 21 maja 2008 r.

6. Licencja wspólnotowa wystawiana jest na nazwę lub nazwisko przewoźnika. Przewoźnik nie może jej przekazać żadnej osobie trzeciej. Poświadczona za zgodność z oryginałem kopia licencji wspólnotowej przechowywane są w każdym pojeździe przewoźnika i muszą być okazywane na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

W przypadku kombinacji dwóch pojazdów poświadczona za zgodność z oryginałem kopia znajduje się w pojeździe silnikowym. Obejmuje ona kombinację dwóch pojazdów, nawet jeśli przyczepa lub półprzyczepa nie jest zarejestrowana lub nie jest objęta licencją na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji lub jeśli jest zarejestrowana lub nie jest objęta licencją na korzystanie z dróg w innym państwie członkowskim.

Artykuł 5

Zaświadczenie dla kierowcy

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

- a) jest posiadaczem licencji wspólnotowej;
- b) legalnie zatrudnia w tym państwie członkowskim kierowców będących obywatelami krajów trzecich lub w sposób legalny korzysta z usług kierowców będących obywatelami krajów trzecich pozostających w jego dyspozycji, zgodnie z warunkami zatrudnienia i kształcenia zawodowego ustanowionymi w tym samym państwie członkowskim:
 - i) na mocy przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych oraz odpowiednio;
 - ii) na mocy układów zbiorowych, zgodnie z przepisami stosowanymi w tym państwie członkowskim.

2. Zaświadczenie dla kierowcy jest wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego prowadzenia działalności przewoźnika na wniosek posiadacza licencji wspólnotowej każdemu kierowcy będącemu obywatelem kraju trzeciego, którego posiadacz licencji legalnie zatrudnia lub który legalnie pozostaje do jego dyspozycji. Każde zaświadczenie dla kierowcy poświadcza, że kierowca w nim wskazany jest zatrudniony zgodnie z warunkami ustanowionymi w ust. 1.

3. Zaświadczenie dla kierowcy odpowiada wzorowi określonemu w załączniku II.

4. Komisja dostosuje załącznik II do postępu technicznego. 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. 16 ust. 2.

5. Zaświadczenie dla kierowcy posiada tłoczoną pieczęć lub zwykłą pieczęć organu wydającego, jak również oryginalny podpis oraz numer seryjny. Numer seryjny zaświadczenia dla kierowcy wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych, o którym mowa w art. 15 rozporządzenia (WE) nr .../2008 [ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków, które należy spełnić, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego], 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 prowadzenia działalności przez przewoźnika jest przechowywana w pomieszczeniach przewoźnika. Zaświadczenie jest za każdym razem okazywane na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

7. Zaświadczenie dla kierowcy wydawane jest na okres określony przez wydające państwo członkowskie z zastrzeżeniem maksymalnej ważności pięciu lat. Zaświadczenia dla kierowców wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia obowiązuje do dnia wygaśnięcia ich ważności.

Zaświadczenie dla kierowcy jest ważne tak długo, jak długo spełniane są warunki, na których zostało wydane. Jeśli powyższe warunki nie są spełniane, państwa członkowskie podejmują właściwe środki mające na celu zapewnienie niezwłocznego zwrotu zaświadczenia organom wydającym przez przewoźnika.

Środa, 21 maja 2008 r.

Artykuł 6

Weryfikacja warunków

1. W każdym przypadku, gdy wniosek o licencję wspólnotową jest złożony, nie później niż po pięciu latach od chwili jej wydania i kolejno, przynajmniej co pięć lat, właściwe organy państwa członkowskiego prowadzenia działalności sprawdzają, czy przewoźnik spełnia lub czy w dalszym ciągu spełnia warunki ustanowione w art. 4 ust. 1.
2. Właściwe organy państwa członkowskiego prowadzenia działalności regularnie sprawdzają, przez prowadzenie corocznych kontroli, obejmujących co najmniej 20 % ważnych zaświadczeń wydanych w tym państwie członkowskim, czy nadal są spełniane warunki, określone w art. 5 ust. 1, i na podstawie których zostało wydane zaświadczenie dla kierowców.

Artykuł 7

Odmowa wydania i cofnięcie licencji wspólnotowej oraz zaświadczenia dla kierowcy

1. Jeżeli warunki ustanowione w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego prowadzenia działalności przez przewoźnika odrzucają wniosek o wydanie lub odnowienie licencji wspólnotowej lub zaświadczenia dla kierowcy, w formie uzasadnionej decyzji.
2. Właściwe organy cofają licencję wspólnotową lub zaświadczenie dla kierowcy w przypadku, gdy posiadacz:
 - a) przestał spełniać warunki ustanowione w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, lub
 - b) przekazał nieprawidłowe informacje dotyczące wniosku o wydanie licencji wspólnotowej lub zaświadczenia dla kierowcy.

Artykuł 8

Przewóz „cross-trade” i delegowanie pracowników

Jeżeli przewóz „cross-trade” między dwoma państwami członkowskimi jest wykonywany w sposób regularny, ciągły lub systematyczny, jedno z przyjmujących państw członkowskich może zażądać stosowania warunków pracy i zatrudnienia, o których mowa w art. 10.

Rozdział III

Przewóz kabotażowy

Artykuł 9

Zasada

1. Każdy przewoźnik zarobkowego drogowego transportu rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem kraju trzeciego, posiada zaświadczenie dla kierowcy, jest uprawniony na warunkach ustanowionych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych.
2. Przewoźnikom drogowym, o których mowa w ust. 1, zezwala się na wykonywanie tym samym pojazdem do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego, po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym. **Zezwolenie na wykonywanie tych przewozów kabotażowych nie jest uzależnione od całkowitego rozładunku pojazdu.** Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie **przewozów kabotażowych** przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego musi mieć miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w trakcie dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.

Środa, 21 maja 2008 r.

3. Przewozy kabotażowe mogą być również wykonywane w państwie członkowskim, przez które pojazd musi odbyć tranzyt, dokonawszy rozładunku w państwie członkowskim dostawy w trakcie przewozu międzynarodowego, pod warunkiem że przez to państwo członkowskie przebiega najkrótsza droga powrotna i że podróż odbywa się w ciągu siedmiu dni od rozładunku w kraju dostawy.

4. Ograniczenia dotyczące liczby i czasu trwania przewozów kabotażowych powinny być stopniowo znoszone. Dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia liczba przewozów kabotażowych, o których mowa w ust. 2, zostanie zwiększona do siedmiu. Z dniem 1 stycznia 2014 r. zniesione zostaną wszystkie ograniczenia dotyczące liczby i czasu trwania przewozów kabotażowych.

5. Krajowe przewozy drogowe wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika nie posiadającego siedziby w tym państwie uznaje się za wykonane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz międzynarodowy, w ramach którego przyjechał do przyjmującego państwa członkowskiego, oraz każdy kolejny przewóz kabotażowy wykonany w jego następstwie.

Dowód taki 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 jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce jego przeznaczenia;
- e) nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą naturę rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz ilość opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
- f) wagę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
- g) numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

List przewozowy lub inny dokument przewozowy mogą stanowić taki dowód.

6. Państwa członkowskie nie żądają przedłożenia dodatkowego szczególnego dokumentu lub dublowania dokumentów w celu wykazania, że spełniono warunki przewidziane w ustępie 5. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2010 r. Komisja ustanawia, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 16 ust 2, jednolity i zharmonizowany wzór listu przewozowego, obowiązujący w Unii Europejskiej na potrzeby transportu międzynarodowego, transportu krajowego i transportu kabotażowego. Państwa członkowskie i Komisja zobowiązują się do dostosowania przepisów innych umów zawartych z państwami trzecimi do przepisów niniejszego rozporządzenia.

7. Każdy przewoźnik uprawniony jest w państwie członkowskim, w którym ma swoją siedzibę, zgodnie z wewnętrznymi przepisami prawa 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, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.

8. Pozwolenie na wykonywanie przewozów kabotażowych, w ramach usług transportowych, określonych w art. 1 ust. 5 lit. e), nie jest w żadnym przypadku poddane ograniczeniom.

9. Każde przedsiębiorstwo, które w państwie członkowskim, w którym ma swoją siedzibę, uprawnione jest, zgodnie z jego prawem, do wykonywania drogowego przewozu rzeczy w transporcie zakładowym, zgodnie z art. 1 ust. 5 lit. d) jest uprawnione do wykonywania przewozów kabotażowych w transporcie zakładowym,

Środa, 21 maja 2008 r.

10. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie uniemożliwiają państwu członkowskiemu zezwolenia przewoźnikom z jednego lub kilku innych państw członkowskich dokonującym przewozu towarów na prowadzenie na jego terytorium nieograniczonej liczby przewozów kabotażowych lub liczby przekraczającej tę określoną w ust. 2, bez ograniczenia czasowego dla ostatniego rozładunku lub z ograniczeniem dłuższym niż określone w ust. 2. Zezwolenia wydane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia pozostają w mocy. Państwa członkowskie informują Komisję o istniejących zezwoleniach i zezwoleniach przyznawanych po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

11. Drogowy przywóz lub wywóz towarów jako jeden z etapów transportu kombinowanego zgodnie z warunkami ustanowionymi w dyrektywie 92/106/EWG nie wchodzi w zakres definicji kabotażu.

Artykuł 10

Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych

1. W drodze odstępstwa od stosowania przepisów wspólnotowych, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w następujących obszarach:

- a) obowiązujących zasad regulujących umowy przewozu;
- b) ciężaru i wymiarów pojazdów drogowych;
- c) przepisów związanych z przewozem określonych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się środków spożywczych oraz żywych zwierząt;
- d) czasu jazdy kierowcy i czasu odpoczynku;
- e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych;
- f) **delegowania pracowników, jak określono w dyrektywie 96/71/WE.**

Waga i wymiary, o których mowa w pierwszym akapicie w lit. b) mogą, w razie potrzeby, zostać przekroczone ponad te stosowane w państwie członkowskim prowadzenia działalności przez przewoźnika, jednak w żadnym przypadku nie mogą przekroczyć limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub technicznej charakterystyki podanej w świadectwach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca 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 określone w ust. 1 stosowane są wobec przewoźników nieposiadających siedziby na tych samych warunkach, jakie dane państwo członkowskie nakłada na swoich obywateli, w celu uniknięcia jakiegokolwiek dyskryminowania na podstawie przynależności państwowej lub miejsca siedziby.

Rozdział IV

Wzajemna pomoc, środki ochronne i kary

Artykuł 11

Wzajemna pomoc

Państwa członkowskie pomagają sobie wzajemnie w zapewnieniu stosowania i monitorowania niniejszego rozporządzenia. Dokonują one wymiany informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr .../2008 [ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków, które należy spełnić, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego].

⁽¹⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

Artykuł 12

Środki ochronne

1. Po zniesieniu ograniczeń, o których mowa w art. 8 ust. 3, w przypadku poważnych zakłóceń na krajowym rynku transportowym w danym obszarze geograficznym spowodowanych lub wzmożonych przez kabotaż, każde państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji w celu przyjęcia środków ochronnych i informuje ją oraz powiadamia, jakie działania zamierza podjąć wobec przewoźników mających stałą siedzibę w państwie członkowskim.

2. Do celów 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 przetrwania licznych przewoźników,
- „obszar geograficzny” oznacza obszar obejmujący część lub całe terytorium państwa członkowskiego lub rozciągający się w całości lub w części na terytorium innych państw członkowskich.

3. Komisja rozpatruje sprawę w szczególności w oparciu o dane z ostatniego kwartału, przekazane jej na podstawie art. 5 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3916/90 z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie środków podejmowanych w przypadku sytuacji kryzysowej na rynku drogowego transportu rzeczy ⁽¹⁾, i decyduje po wysłuchaniu komitetu doradczego, powołanego na mocy art. 5 tego rozporządzenia w terminie miesiąca od otrzymania wniosku państwa członkowskiego, czy konieczne są środki ochronne, oraz zarządza je w razie potrzeby. Środki takie mogą obejmować czasowe wyłączenie danego obszaru geograficznego z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Środki podjęte na mocy niniejszego artykułu mogą obowiązywać przez okres nieprzekraczający sześciu miesięcy i można jednokrotnie przedłużyć ich obowiązywanie o ten sam okres. Komisja niezwłocznie zawiadamia państwa członkowskie oraz Radę o wszelkich decyzjach podjętych na podstawie niniejszego ustępu.

4. Jeżeli Komisja postanawia o podjęciu środków ochronnych dotyczących jednego lub więcej państw członkowskich, właściwe organy tych państw członkowskich są zobowiązane do podjęcia środków o równoważnym zakresie w odniesieniu do przewoźników mających stałą siedzibę na ich terytorium i zawiadamiają o tym Komisję. Środki te obowiązują najpóźniej od tego samego momentu, od którego obowiązują środki ochronne podjęte przez Komisję.

5. Każde państwo członkowskie może przedstawić decyzję Komisji Radzie w terminie 30 dni po jej ogłoszeniu, zgodnie z ust. 3. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną w ciągu 30 dni od przekazania decyzji Komisji przez państwo członkowskie lub w przypadku gdy decyzje przekazało kilka państw członkowskich od dokonania pierwszego przekazania, może podjąć decyzję odmienną.

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

6. W przypadku, gdy Komisja uzna, iż środki określone w ust. 3 wymagają przedłużenia, przedkłada wniosek Radzie, która podejmuje decyzję w tej sprawie większością kwalifikowaną.

⁽¹⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1990, str. 10.

Środa, 21 maja 2008 r.

Artykuł 13

Nakładanie kar przez państwo członkowskie siedziby

1. W przypadku poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego popełnionych lub stwierdzonych w jakimkolwiek państwie członkowskim właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dokonał takich naruszeń, udzielają upomnienia i mogą, między innymi, zastosować następujące kary administracyjne:

- a) cofnięcie tymczasowo lub na stałe niektórych lub wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej;
- b) cofnięcie tymczasowo lub na stałe licencji wspólnotowej;
- c) **nałożenie kar pieniężnych.**

Kary te określa się **po wydaniu ostatecznej decyzji i po wyczerpaniu wszelkich prawnych środków odwoławczych dostępnych przewoźnikowi**, uwzględniając wagę naruszenia **popelnionego** przez posiadacza licencji wspólnotowej i uwzględniając całkowitą liczbę poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji, posiadanych przez niego w odniesieniu do transportu międzynarodowego.

2. W przypadku poważnego naruszenia **dotyczącego** wszelkich przypadków niewłaściwego wykorzystywania zaświadczeń dla kierowców, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dokonał takich naruszeń, nakładają na niego odpowiednie kary, takie jak:

- a) zawieszenie wydawania zaświadczeń dla kierowców,
- b) cofnięcie zaświadczeń dla kierowców,
- c) uzależnienie wydania zaświadczeń dla kierowców od warunków dodatkowych w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu,
- d) cofnięcie tymczasowo lub na stałe niektórych lub wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej,
- e) cofnięcie tymczasowo lub na stałe licencji wspólnotowej
- f) **nałożenie kar pieniężnych.**

Kary te określa się uwzględniając wagę naruszenia, którego dokonał posiadacz licencji wspólnotowej.

3. **Jeżeli stwierdzono popelnienie poważnego naruszenia w** przypadku, o którym mowa w art. 12 ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę podejmują decyzję o **tym, jaką karę nałożyć** na danego przewoźnika, **od upomnienia do czasowego lub stałego cofnięcia licencji wspólnotowej skończywszy**. Tak szybko, jak to możliwe, a najpóźniej w ciągu trzech miesięcy od uzyskania informacji o naruszeniu, informują one właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia, o tym, jakie nałożono kary zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

Jeśli nie było możliwe nałożenie takich kar, organy podają tego przyczyny.

4. **Decyzja o czasowym cofnięciu dokumentu (licencji wspólnotowej, zaświadczenia dla kierowcy, poświadczonej kopii) określa:**

- a) **okres czasowego cofnięcia;**
- b) **warunki uchylecia tymczasowego cofnięcia;**
- c) **przypadki, w których licencja wspólnotowa zostaje cofnięta na stałe, ponieważ warunki określone zgodnie z lit. b) nie zostały spełnione w okresie określonym zgodnie z lit. a).**

Środa, 21 maja 2008 r.

5. Właściwe organy uwzględniają kary nałożone w państwie członkowskim, w którym stwierdzono naruszenia, oraz zapewniają, aby całość nałożonych na przewoźnika kar była proporcjonalna do karanych naruszeń.
6. Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, mogą również, zgodnie ze swoim prawem krajowym, wnieść sprawę przeciwko danemu przewoźnikowi przed właściwy sąd krajowy. Informacja o tym przekazywana jest właściwym organom przyjmującego państwa członkowskiego.
7. Państwa członkowskie zapewniają prawo do odwołania się przez przewoźników od kar administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 14

Nakładanie kar przez przyjmujące państwo członkowskie

1. W przypadku, gdy właściwe organy państwa członkowskiego są świadome poważnego naruszenia niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, ze strony przewoźnika nieposiadającego tam siedziby, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przesyła, tak szybko jak to możliwe, jednak nie później niż w ciągu jednego miesiąca **od daty ostatecznej decyzji wydanej po wyczerpaniu przez przewoźnika, na którego zostały nałożone kary, wszelkich dostępnych dla niego prawnych możliwości odwołania**, właściwym organom państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, następujące informacje:

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

Właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą zażądać od właściwych organów państwa członkowskiego siedziby przewoźnika nałożenia kar administracyjnych zgodnie z art. 13.

2. Niezależnie od możliwości skierowania na drogę sądową sprawy karnej, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego uprawnione są do nałożenia kar na przewoźnika nieposiadającego siedziby w tym państwie, który podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszył przepisy niniejszego rozporządzenia lub przepisy krajowe, lub przepisy wspólnotowe w zakresie transportu drogowego. Kary te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego. Kary te mogą obejmować między innymi upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, na którym popełniono naruszenie.

3. Państwa członkowskie zapewniają prawo do odwołania się przez przewoźników od kar administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 15

Wpis do rejestru krajowego

Państwa członkowskie zapewniają wpisanie do krajowego rejestru przewoźników prowadzących działalność zgodnie z art. 15 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2008 ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków, które należy spełnić, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego] wszystkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego przez przewoźników prowadzących działalność na ich terytorium, które doprowadziły do nałożenia kar przez państwo członkowskie, jak również wpisanie nałożonych kar **po wydaniu ostatecznej decyzji po wyczerpaniu wszelkich dostępnych dla przewoźnika prawnych środków odwoławczych**. Wpisy do rejestru odnoszące się do cofnięcia tymczasowo lub na stałe licencji wspólnotowej pozostają w bazie danych przez okres przynajmniej dwóch lat.

Środa, 21 maja 2008 r.

Rozdział V

Wykonanie

Artykuł 16

Komitet

1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽¹⁾.
2. W przypadku odniesienia się 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 postanowień jej art. 8.

Terminy określone w art. 5a ust. 3 lit. c), ust. 4 lit. b) i || e) decyzji 1999/468/WE wynoszą jeden miesiąc.

Artykuł 17

Kary

Państwa członkowskie określają zasady nakładania kar stosowane do naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie informują Komisję do ... ⁽²⁾ o tych środkach najpóźniej do [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a także bezzwłocznie informują o wszelkich późniejszych zmianach.

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

Artykuł 18

Sprawozdawczość

1. Najpóźniej do dnia 31 stycznia każdego roku 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 ruchu w dniu 31 grudnia tego roku.

Rozdział VI

Przepisy końcowe

Artykuł 19

Uchylenia

Rozporządzenia (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 oraz dyrektywa 2006/94/WE tracą moc.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń i dyrektywy należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w Załączniku III.

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

⁽²⁾ 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Środa, 21 maja 2008 r.

Artykuł 20

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia **1 stycznia 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

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

(Papier syntetyczny w kolorze jasnoniebieskim, o formacie DIN A4, 150g/m² lub więcej)

(Pierwsza strona licencji)

(Tekst w (jednym z) języku(-ów) urzędowym(-ch) państwa członkowskiego wydającego licencję)

Państwo wydające licencję
Znak odróżniający⁽¹⁾

Nazwa właściwego organu lub podmiotu

LICENCJA nr
POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA nr
na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy 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 (WE) nr .../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych]⁽³⁾ oraz z zastrzeżeniem ogólnych warunków niniejszej licencji.

Uwagi szczególne:

Niniejsza licencja jest ważna od do

Wydana w, dnia

⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Znakami odróżniającymi 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, nazwa lub firma oraz pełny adres przewoźnika.

⁽³⁾ Dz. U. L ...

⁽⁴⁾ Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego licencję.