

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1071/2009****z dnia 21 października 2009 r.****ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające 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 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych <sup>(2)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pełne utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób, zwanego dalej „zawodem przewoźnika drogowego”. Te wspólne zasady przyczynią się – w interesie przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki – do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Ułatwią one również przewoźnikom drogowym skuteczne korzystanie ze swobody przedsiębiorczości.
- (2) Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego <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 ta jest stosowana niejednolicie w poszczególnych państwach członkowskich. Rozbieżności te mają wielorakie negatywne konsekwencje, w szczególności prowadzą do zakłócenia konkurencji, braku przejrzystości rynku oraz niejednakowego poziomu kontroli, jak również ryzyka, że przedsiębiorcy zatrudniający pracowników o niskim poziomie kwalifikacji zawodowych będą ignorowali przepisy w sprawie bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej lub przestrzegali ich w ograniczonym zakresie, co może zaszkodzić wizerunkowi sektora.

- (3) Wymienione konsekwencje są tym bardziej szkodliwe, że mogą zakłócić prawidłowe funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego, ponieważ rynek międzynarodowego transportu rzeczy i niektórych operacji kabotażu jest dostępny dla przedsiębiorców w całej Wspólnocie. Jedynym warunkiem, który przedsiębiorcy muszą spełnić, jest posiadanie licencji wspólnotowej, którą mogą uzyskać po spełnieniu warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych <sup>(5)</sup> i rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego 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 wspólnotowymi są rozporządzenia, rozporządzenie jest najbardziej odpowiednim instrumentem regulacji dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.
- (5) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość dostosowania warunków, których należy przestrzegać w celu wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu, ze względu na szczególnie charakter i ograniczenia w tych regionach. Przedsiębiorcy posiadający w tych regionach siedzibę, którzy przestrzegają warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego tylko wskutek takiego dostosowania, nie powinni jednak mieć możliwości uzyskania licencji wspólnotowej. Dostosowanie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego nie

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 151 z 17.6.2008, s. 16.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz.U. C 62 E z 17.3.2009, s. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 września 2009 r.

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

<sup>(5)</sup> Zob. s. 72 niniejszego Dziennika Urzędowego.

<sup>(6)</sup> Zob. s. 88 niniejszego Dziennika Urzędowego.

- powinno stanowić utrudnienia w wykonywaniu przewozów w regionach najbardziej oddalonych dla przedsiębiorców, którzy zostaliby dopuszczeni do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i spełniają wszystkie warunki ogólne określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (6) W trosce o zapewnienie uczciwej konkurencji wspólne zasady dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego powinny być stosowane w jak najszerzym stopniu do wszystkich przedsiębiorców. Nie ma jednak potrzeby włączenia do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia przedsiębiorców, którzy wykonują przewozy o nikłym wpływie na rynek transportu.
- (7) Państwo członkowskie siedziby powinno sprawdzać, czy przedsiębiorca nieprzerwanie spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, tak, aby w razie konieczności właściwe organy tego państwa członkowskiego miały możliwość podejmowania decyzji o zawieszeniu lub cofaniu zezwoleń, które pozwalają temu przedsiębiorcy prowadzić działalność na rynku. Należyte przestrzeganie i wiarygodna kontrola warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wymagają od przedsiębiorców prowadzenia działalności gospodarczej w sposób rzeczywisty i ciągły.
- (8) Należy wyraźnie określić osoby fizyczne o dobrej reputacji i wymaganych kompetencjach zawodowych i wskazać je właściwym organom. Osoby te, zwane dalej „zarządzającymi transportem”, powinny posiadać miejsce zamieszkania w państwie członkowskim oraz w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać operacjami transportowymi przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym. Należy sprecyzować warunki, na których podstawie uznaje się daną osobę za odpowiedzialną za rzeczywiste i ciągłe zarządzanie operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie.
- (9) Wymóg dobrej reputacji zarządzającego transportem oznacza, że nie może on być skazany za poważne przestępstwa ani nie mogą na nim ciążyć sankcje za poważne naruszenie, w szczególności przepisów wspólnotowych w dziedzinie transportu drogowego. Wyrok skazujący lub sankcje nakładane na zarządzającego transportem lub przedsiębiorcę transportu drogowego w jednym lub kilku państwach członkowskich za najpoważniejsze naruszenie przepisów wspólnotowych powinny skutkować utratą dobrej reputacji, pod warunkiem że właściwy organ ustalił, że przed wydaniem prawomocnej decyzji odpowiednio przeprowadzono i udokumentowano dochodzenie gwarantujące podstawowe prawa procesowe i że przestrzegano odpowiedniego prawa do odwołania.
- (10) Przedsiębiorca transportu drogowego musi posiadać minimalną zdolność finansową konieczną do zapewnienia właściwego rozpoczęcia działalności i należytego zarządzania. Gwarancja bankowa lub ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej może stanowić dla przedsiębiorców prosty i opłacalny ekonomicznie sposób wykazania zdolności finansowej.
- (11) Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych powinien zwiększyć społeczno-ekonomiczną skuteczność sektora transportu drogowego. W konsekwencji kandydaci do funkcji zarządzającego transportem powinni dysponować wiedzą fachową na wysokim poziomie. Aby zapewnić większą jednolitość warunków przeprowadzania egzaminów, a także promować wysoką jakość szkolenia, należy przewidzieć możliwość upoważnienia przez państwa członkowskie ośrodków egzaminacyjnych i ośrodków szkoleniowych według określonych przez te państwa kryteriów. Zarządzający transportem powinni posiadać niezbędną wiedzę z zakresu obejmującego zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy. Wykaz dziedzin, których znajomość jest wymagana dla uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych, oraz zasady organizacji egzaminów mogą ulegać zmianie wraz z postępem technicznym, dlatego też należy zapewnić możliwość ich aktualizacji. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia z egzaminów osób, które mogą udowodnić ciągłość doświadczenia w zarządzaniu operacjami transportowymi.
- (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 przedsiębiorców i ważności ich zezwoleń odgrywają w tym względzie zasadniczą rolę, w razie potrzeby powinny zatem podejmować odpowiednie środki, zwłaszcza w najpoważniejszych przypadkach, poprzez zawieszanie lub cofanie zezwoleń lub stwierdzanie niezdolności do wykonywania zawodu zarządzających transportem, którzy nagminnie ignorują przepisy lub wykazują w tym względzie brak dobrej woli. Dany środek powinien być uprzednio należycie rozpatrzone pod kątem zasady proporcjonalności. Wcześniej przedsiębiorca powinien jednak zostać upomniany; należy mu również wyznaczyć racjonalny termin na uregulowanie sytuacji przed zastosowaniem takich sankcji.
- (13) Lepiej zorganizowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi poprawiłaby skuteczność nadzorowania przedsiębiorców prowadzących działalność w kilku państwach członkowskich i pozwoliłaby zmniejszyć koszty administracyjne w przyszłości. Elektroniczne rejestry przedsiębiorców połączone na szczeblu wspólnotowym zgodne ze wspólnotowymi przepisami o ochronie danych osobowych ułatwiłyby taką współpracę i ograniczyły koszty związane z kontrolami zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i administracji. Krajowe rejestry istnieją już w kilku państwach członkowskich. Istnieje również infrastruktura mająca na celu wspieranie połączenia między państwami członkowskimi. Bardziej systematyczne wykorzystanie rejestrów elektronicznych może przyczynić się do znacznego zmniejszenia administracyjnych kosztów kontroli, a jednocześnie poprawić ich skuteczność.
- (14) Niektóre dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych, dotyczące naruszeń przepisów i sankcji, mają charakter danych osobowych. Państwa członkowskie powinny zatem podjąć działania niezbędne do przestrzegania dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych<sup>(1)</sup>, w szczególności w odniesieniu do nadzoru przetwarzania danych

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

- osobowych przez organy publiczne, prawa osób, których dane dotyczą, do informacji, ich prawa dostępu do danych i prawa do sprzeciwu. Do celów niniejszego rozporządzenia tego rodzaju dane należy przechowywać co najmniej przez dwa lata, aby zapewnić, by zdyskwalifikowani przedsiębiorcy nie prowadzili działalności w innych państwach członkowskich.
- (15) W celu zwiększenia przejrzystości i umożliwienia klientowi przedsiębiorcy transportowego sprawdzenia, czy posiada on odpowiednie zezwolenie, należy zapewnić dostęp publiczny do pewnych danych znajdujących się w krajowym rejestrze elektronicznym, przestrzegając przy tym odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych.
- (16) Stopniowe łączenie rejestrów krajowych ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia szybkiej i skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi i dla zagwarantowania, że przewoźnicy nie będą skłonni do popełniania poważnych naruszeń w innych państwach członkowskich niż to, w którym mają siedzibę, ani do podejmowania ryzyka ich popełnienia. Połączenie wymaga wspólnego określenia szczegółowego formatu danych podlegających wymianie oraz technicznych procedur wymiany.
- (17) Aby wymiana informacji między państwami członkowskimi była skuteczna, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe oraz określić pewne wspólne procedury obejmujące przynajmniej terminy przekazywania informacji i ich charakter.
- (18) Aby ułatwić korzystanie ze swobody przedsiębiorczości, za wystarczający dowód dobrej reputacji – na potrzeby dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w państwie członkowskim siedziby – należy uznać okazanie odpowiednich dokumentów wydanych przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik drogowy posiadał miejsce zamieszkania, pod warunkiem że dane osoby nie zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w innych państwach członkowskich.
- (19) Aby ułatwić korzystanie ze swobody przedsiębiorczości, certyfikat zgodny z jednolitym wzorem wydawany na podstawie niniejszego rozporządzenia powinien być uznawany przez państwo członkowskie siedziby za wystarczający dowód w zakresie kompetencji zawodowych.
- (20) Niezbędne jest ściślejsze nadzorowanie stosowania niniejszego rozporządzenia na poziomie Wspólnoty. Wiąże się to z przekazywaniem Komisji regularnych sprawozdań sporządzanych w oparciu o rejestry krajowe na temat dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych przedsiębiorców z sektora transportu drogowego.
- (21) Państwa członkowskie powinny przewidzieć sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (22) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, czyli unowocześnienie przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego w celu zapewnienia bardziej jednolitego i skutecznego ich stosowania w państwach członkowskich, nie może zostać osiągnięte osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary i skutki działania możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, o której mowa w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny być przyjmowane zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (!).
- (24) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do sporządzenia wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów, które skutkują utratą przez przewoźników drogowych dobrej reputacji, do dostosowania do postępu technicznego załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia, dotyczących wiedzy, którą należy uwzględnić przy uznawaniu przez państwa członkowskie kompetencji zawodowych, oraz wzoru certyfikatu kompetencji zawodowych, oraz do sporządzenia wykazu naruszeń, które oprócz naruszeń określonych w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez dodanie do niego nowych elementów innych niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (25) Dyrektywa 96/26/WE powinna zostać uchylona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców, którzy mają siedzibę we Wspólnocie i wykonują zawód przewoźnika drogowego. Dotyczy ono również przedsiębiorców, którzy mają zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Odniesienia do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego uznaje się w odpowiednich przypadkach za obejmujące odniesienie do przedsiębiorców, którzy mają zamiar wykonywać ten zawód.

(!) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

3. W odniesieniu do regionów, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu, zainteresowane państwa członkowskie mogą dostosować warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, o ile w tych regionach działania są prowadzone w pełni przez przedsiębiorców, którzy posiadają tam siedzibę.

4. W drodze odstępstwa od ust. 2, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

- a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony. Państwa członkowskie mogą jednak obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych;
- b) przedsiębiorców wykonujących usługi drogowego transportu osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób;
- c) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego wyłącznie pojazdami silnikowymi, których maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h.

5. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania wszystkich lub części przepisów niniejszego rozporządzenia tylko przewoźników drogowych wykonujących wyłącznie krajowe przewozy drogowe, które mają jedynie nikły wpływ na rynek transportowy z uwagi na:

- a) rodzaj przewożonych rzeczy; lub
- b) niewielką odległość.

#### Artykuł 2

#### Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- 1) „zawód przewoźnika drogowego rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy wykonującego w celach zarobkowych transport rzeczy, środkami takimi, jak pojazd silnikowy lub zespół pojazdów;
- 2) „zawód przewoźnika drogowego osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę ponoszoną przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu;
- 3) „zawód przewoźnika drogowego” oznacza zawód przewoźnika drogowego osób lub zawód przewoźnika drogowego rzeczy;
- 4) „przedsiębiorca” oznacza osobę fizyczną lub prawną, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, stowarzyszenie lub grupę osób bez osobowości prawnej, nastawione na osiągnięcie zysku lub nie, lub jakikolwiek podmiot publiczny, posiadający własną osobowość prawną lub podlegający organowi,

który taką osobowość posiada, wykonujące przewozy osób lub osobę fizyczną lub prawną, wykonującą przewozy towarów w celach handlowych;

- 5) „zarządzający transportem” oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorcę lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub, w razie potrzeby, inną osobę fizyczną wyznaczoną przez tego przedsiębiorcę na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągły operacjami transportowymi przedsiębiorcy;
- 6) „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” oznacza decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego;
- 7) „właściwy organ” oznacza organ państwa członkowskiego na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, który w celu wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego sprawdza, czy przedsiębiorca spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, i jest uprawniony do wydawania, zawieszania lub cofania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 8) „państwo członkowskie siedziby” oznacza państwo członkowskie, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, niezależnie od tego, z jakiego państwa pochodzi zarządzający transportem tego przedsiębiorcy.

#### Artykuł 3

#### Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

1. Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać następujące wymogi:
  - a) posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich;
  - b) cieszyć się dobrą reputacją;
  - c) posiadać odpowiednią zdolność finansową; oraz
  - d) posiadać wymagane kompetencje zawodowe.
2. Państwa członkowskie mogą nałożyć dodatkowe proporcjonalne i niedyskryminujące wymogi, które przedsiębiorcy muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego.

#### Artykuł 4

#### Zarządzający transportem

1. Przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną – zarządzającego transportem – która spełnia warunki przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) i która:
  - a) w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa;

b) ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą; oraz

c) posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty.

2. Jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. d), właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, pod warunkiem że:

a) przedsiębiorca wyznaczy osobę fizyczną posiadającą miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorcy;

b) umowa wiążąca przedsiębiorcę z osobą, o której mowa w lit. a), precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły, oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;

c) w charakterze zarządzającego transportem osoba, o której mowa w lit. a), może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o obniżeniu liczby przedsiębiorstw lub łącznej wielkości floty pojazdów, którymi może zarządzać ta osoba; oraz

d) osoba, o której mowa w lit. a), wykonuje określone zadania wyłącznie w interesie przedsiębiorcy, a jej obowiązki są wykonywane niezależnie od przedsiębiorców, na rzecz których dany przedsiębiorca wykonuje przewozy.

3. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję, aby zarządzający transportem wyznaczony zgodnie z ust. 1 nie mógł być dodatkowo wyznaczony zgodnie z ust. 2 lub, aby mógł być wyznaczony jedynie w odniesieniu do ograniczonej liczby przedsiębiorstw lub floty pojazdów mniejszej niż określona w ust. 2 lit. c).

4. Przedsiębiorca powiadamia właściwy organ o wyznaczeniu zarządzającego lub zarządzających transportem.

## ROZDZIAŁ II

### WARUNKI ZWIĄZANE Z WYMOGAMI OKREŚLONYMI W ART. 3

#### Artykuł 5

#### Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby

Aby spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. a), przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim:

a) posiadać siedzibę położoną w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorcy na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili;

b) gdy zezwolenie zostanie wydane – dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego – będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;

c) prowadzić działalność związaną z pojazdami, o których mowa w lit. b), w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim.

#### Artykuł 6

#### Warunki związane z wymogiem dobrej reputacji

1. Z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu, państwa członkowskie określają warunki, które przedsiębiorca i zarządzający transportem muszą spełniać, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b).

Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

Warunki, o których mowa w akapicie pierwszym, obejmują przynajmniej następujące wymogi:

- a) dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorcy transportowego nie podważają żadne poważne zarzuty, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach:
  - (i) prawo handlowe;
  - (ii) prawo upadłościowe;
  - (iii) płace i warunki zatrudnienia w zawodzie;
  - (iv) prawo o ruchu drogowym;
  - (v) odpowiedzialność zawodowa;
  - (vi) handel ludźmi lub narkotykami; oraz
- b) zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy nie zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za poważne przestępstwo ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności:
  - (i) czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych;
  - (ii) maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;
  - (iii) kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców;
  - (iv) badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych;
  - (v) dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób;
  - (vi) bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych;
  - (vii) instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
  - (viii) praw jazdy;
  - (ix) dostępu do zawodu;
  - (x) transportu zwierząt.

2. Do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b):

- a) jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów wspólnotowych, wymienionych w załączniku IV,

właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, przeprowadza w odpowiedni i terminowy sposób należycie zakończone postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę w lokalach danego przedsiębiorstwa.

W ramach postępowania ustala się, czy w określonym przypadku i w danych okolicznościach utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. Każde takie ustalenie musi być należycie umotywowane i uzasadnione.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję, może zdecydować, że dobra reputacja pozostanie nienaruszona. W takim przypadku uzasadnienie zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczba takich decyzji zamieszczana jest w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji nie będzie stanowiła nieproporcjonalnej reakcji, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji;

- b) Komisja sporządza wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych, które – poza naruszeniami wymienionymi w załączniku IV – mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji. Ustalając priorytety kontroli zgodnie z art. 12 ust. 1, państwa członkowskie biorą pod uwagę informacje o tych naruszeniach, w tym informacje otrzymane z innych państw członkowskich.

Środki odnoszące się do tego wykazu, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie do niego innych elementów przyjmuje się, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

W tym celu Komisja:

- (i) określa kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń;
- (ii) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała; oraz
- (iii) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem.

3. Wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. b) nie jest spełniony do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego lub innych środków o skutku równoważnym na podstawie odpowiednich przepisów krajowych.

## Artykuł 7

**Warunki związane z wymogiem zdolności finansowej**

1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd.

Do celów niniejszego rozporządzenia wartość EUR ustala się co roku w walutach krajowych państw członkowskich, które nie uczestniczą w trzecim etapie unii gospodarczej i walutowej. Stosowane kursy odpowiadają opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* kursom z pierwszego dnia roboczego października. Kursy te obowiązują od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

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

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.

3. Sprawdzeniu podlegają roczne sprawozdania finansowe, o których mowa w ust. 1, oraz gwarancja, o której mowa w ust. 2, jednostki gospodarczej posiadającej siedzibę w państwie członkowskim, w którym został złożony wniosek o zezwolenie, a nie innej jednostki posiadającej siedzibę w innym państwie członkowskim.

## Artykuł 8

**Warunki związane z wymogiem kompetencji zawodowych**

1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. d) dana osoba lub dane osoby muszą posiadać wiedzę na poziomie przewidzianym w załączniku I część I w wymienionych tam dziedzinach. Wiedza ta zostaje sprawdzona w trakcie obowiązkowego egzaminu pisemnego, który – jeśli tak zdecyduje państwo członkowskie – może zostać uzupełniony egzaminem ustnym. Egzaminy te organizowane są zgodnie z załącznikiem I część II. W tym celu państwa członkowskie mogą zdecydować o obowiązku udziału w szkoleniu przed egzaminem.

2. Zainteresowane osoby przystępują do egzaminu w państwie członkowskim, w którym posiadają zwykle miejsce zamieszkania, lub w państwie członkowskim, w którym pracują.

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

„Zwykle miejsce zamieszkania” oznacza miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa, to znaczy przynajmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym, z powodu więzi osobistych świadczących o bliskim związku tej osoby z jej miejscem zamieszkania.

Jednakże za zwykle miejsce zamieszkania osoby, która posiada więzi zawodowe w innym miejscu niż więzi osobiste i która w konsekwencji mieszka na przemian w różnych miejscach położonych w dwóch lub więcej państwach członkowskich, uważa się miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste, pod warunkiem że osoba ta regularnie do tego miejsca powraca. Ten ostatni warunek nie jest wymagany, w przypadku gdy dana osoba zamieszkuje w państwie członkowskim w celu wykonywania pracy przez czas określony. Studia uniwersyteckie bądź nauka w szkole nie oznaczają zmiany zwykłego miejsca zamieszkania.

3. Wyłącznie organy lub podmioty należycie upoważnione do tego celu przez państwo członkowskie zgodnie z określonymi przez nie kryteriami mogą organizować egzaminy pisemne i ustne, o których mowa w ust. 1, i wydawać odpowiednie certyfikaty. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy warunki organizowania egzaminów przez te organy lub podmioty są zgodne z załącznikiem I.

4. Państwa członkowskie mogą należycie upoważnić – według określonych przez siebie kryteriów – podmioty, które mogą oferować wnioskodawcom szkolenia wysokiej jakości przygotowujące do egzaminów, a także kształcenie ustawiczne w celu umożliwienia zarządzającym transportem uaktualnianie wiedzy, o ile mają taką wolę. Takie państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy upoważnione podmioty nadal spełniają kryteria, na których podstawie uzyskały to upoważnienie.

5. Aby zapewnić uaktualnienie wiedzy zarządzających transportem w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa członkowskie mogą promować odbywające się cyklicznie co 10 lat szkolenia w dziedzinach wymienionych w załączniku I.

6. Państwa członkowskie mogą nałożyć na osoby, które posiadają certyfikat kompetencji zawodowych, lecz nie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub przewozu drogowego osób w ciągu ostatnich pięciu lat, obowiązek odbycia ponownego szkolenia w celu uaktualnienia wiedzy na temat zmian w przepisach, o których mowa w części I załącznika I.

7. Państwo członkowskie może zwolnić posiadaczy wydanych w tym państwie członkowskim określonych dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne, obejmujące wiedzę ze wszystkich dziedzin wymienionych w załączniku I, które zostały wyraźnie wskazane w tym celu; zwolnienie dotyczy tylko przedmiotów objętych dyplomami. Zwolnienie ma jedynie zastosowanie do tych sekcji części I załącznika I, co do których dyplom obejmuje wszystkie dziedziny wymienione w nagłówku każdej sekcji.

Państwo członkowskie może zwolnić z poszczególnych części egzaminu posiadaczy certyfikatów kompetencji zawodowych obowiązujących w odniesieniu do krajowego transportu drogowego w tym państwie członkowskim.

8. Jako dowód posiadania kompetencji zawodowych przedstawia się certyfikat wydany przez organ lub podmiot, o których mowa w ust. 3. Certyfikat nie może być przekazywany innej osobie. Certyfikat posiada cechy bezpieczeństwa określone w załączniku II, jest sporządzany zgodnie ze wzorem znajdującym się w załączniku III i jest opatrywany pieczęcią i podpisem odpowiednio upoważnionego organu lub podmiotu, które go wydały.

9. Komisja dostosowuje załącznik I, II i III do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

10. Komisja zachęca do wymiany między państwami członkowskimi doświadczeń i informacji na temat szkoleń, egzaminów i zezwoleń, a także ułatwia taką wymianę, w tym również przez dowolny organ, który może wyznaczyć w tym celu.

#### Artykuł 9

##### Zwolnienie z egzaminu

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu z egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, osób, które wykazały, że przez okres 10 lat od dnia 4 grudnia 2009 r. nieprzerwanie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub przewozu drogowego osób co najmniej w jednym państwie członkowskim.

### ROZDZIAŁ III

#### ZEZWOLENIE I NADZÓR

#### Artykuł 10

##### Właściwe organy

1. Każde państwo członkowskie wyznacza co najmniej jeden właściwy organ, który zapewnia prawidłowe wykonanie niniejszego rozporządzenia. Organy te są upoważnione do:

- rozpatrywania wniosków złożonych przez przedsiębiorców;
- udzielania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także zawieszania i cofania tych zezwoleń;
- uznawania osoby fizycznej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w charakterze zarządzającego transportem;
- przeprowadzania wymaganych kontroli w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorca spełnia wymogi, o których mowa w art. 3.

2. Właściwe organy podają do publicznej wiadomości wszystkie warunki obowiązujące na mocy niniejszego rozporządzenia, wszelkie inne przepisy krajowe, procedury obowiązujące zainteresowanych wnioskodawców, wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami.

#### Artykuł 11

##### Rozpatrywanie i rejestracja wniosków

1. Przedsiębiorca transportowy, który spełnia wymogi określone w art. 3, otrzymuje na wniosek zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Właściwy organ bada, czy przedsiębiorca, który złożył wniosek, spełnia wymogi, o których mowa w tym artykule.

2. Właściwy organ odnotowuje w krajowym rejestrze elektronicznym, o którym mowa w art. 16, dane określone w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)–d)), dotyczące przedsiębiorców, którzy uzyskali zezwolenie.

3. Właściwy organ rozpatruje wniosek o zezwolenie w jak najkrótszym terminie, nie dłużej niż trzy miesiące od daty otrzymania przez właściwy organ wszystkich dokumentów koniecznych do rozpatrzenia wniosku. W należycie uzasadnionych przypadkach właściwy organ może wydłużyć ten termin o miesiąc.

4. Do dnia 31 grudnia 2012 r. właściwy organ – dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorcy – sprawdza w razie jakichkolwiek wątpliwości, czy w momencie składania wniosku przedsiębiorca lub wskazany(-i) zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Od dnia 1 stycznia 2013 r. właściwy organ – dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorcy – sprawdza przez dostęp do danych, o których mowa w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. f), który polega na bezpośrednim bezpiecznym dostępie do odpowiedniej części krajowych rejestrów lub jest udzielany na wniosek, czy w momencie składania wniosku przedsiębiorca lub wskazany(-i) zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i dotyczące przesunięcia o maksymalnie trzy lata dat, o których mowa w niniejszym ustępie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

5. Przedsiębiorca posiadający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika powiadamia w terminie 28 dni – lub krótszym, o ile zdecydowało tak państwo członkowskie siedziby – właściwy organ, który wydał zezwolenie, o zmianach dotyczących danych, o których mowa w ust. 2.

#### Artykuł 12

##### Kontrole

1. Właściwe organy sprawdzają, czy przedsiębiorcy, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi określone w art. 3. W tym celu państwa członkowskie przeprowadzają kontrole w przedsiębiorstwach, które zostały sklasyfikowane jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku. Mając to na względzie, państwa członkowskie rozszerzają system oceny ryzyka ustanowiony przez nie zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85



i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym <sup>(1)</sup> o wszystkie naruszenia, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia.

2. Do dnia 31 grudnia 2014 r. państwa członkowskie przeprowadzają kontrole przynajmniej co pięć lat, aby sprawdzić, czy przedsiębiorcy nadal spełniają wymogi określone w art. 3.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, dotyczące przesunięcia daty, o której mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

3. Na wniosek Komisji w należycie uzasadnionych przypadkach państwo członkowskie przeprowadza indywidualne kontrole, aby sprawdzić, czy przedsiębiorca nadal spełnia warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Państwo członkowskie informuje Komisję o wynikach takich kontroli i o działaniach podjętych w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca nie spełnia już wymogów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

#### Artykuł 13

##### Procedura zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia

1. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że istnieje ryzyko, że przedsiębiorca nie spełnia już wymogów określonych w art. 3, informuje o tym przedsiębiorcę. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że co najmniej jeden z tych wymogów nie jest już spełniany, może określić jeden z następujących terminów na uregulowanie tej sytuacji przez przedsiębiorstwo:

- a) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy na zatrudnienie osoby, która zastąpi zarządzającego transportem, jeżeli zarządzający transportem przestał spełniać wymogi dobrej reputacji lub kompetencji zawodowych, który to termin może zostać przedłużony o trzy miesiące w przypadku śmierci zarządzającego transportem lub jego niedyspozycji ze względów zdrowotnych;
- b) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – w przypadku gdy uregulowanie sytuacji wymaga od przedsiębiorcy wykazania, że posiada rzeczywistą i stałą siedzibę;
- c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – jeśli nie jest spełniany wymóg zdolności finansowej, aby wykazać, że ten wymóg będzie ponownie spełniany w sposób ciągły.

2. Właściwy organ może żądać od przedsiębiorców, którym zezwolenie zostało zawieszono albo cofnięte, aby przed zastosowaniem środków rehabilitujących ich zarządzający transportem zdali egzamin, o których mowa w art. 1.

3. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że przedsiębiorca nie spełnia już jednego lub większej liczby wymogów określonych w art. 3, zawiesza lub cofa zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie później niż z upływem terminów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

#### Artykuł 14

##### Stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi

1. Jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację zgodnie z art. 6, właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem jest niezdolny do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi certyfikat kompetencji zawodowych zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 5, nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.

#### Artykuł 15

##### Decyzje właściwych organów i odwołania

1. Decyzje negatywne podejmowane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym o odmownym rozpatrzeniu wniosku, zawieszeniu lub cofnięciu udzielonego zezwolenia lub stwierdzeniu niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, zawierają uzasadnienie.

W decyzjach tych uwzględnia się dostępne informacje na temat naruszeń popełnionych przez przedsiębiorcę lub zarządzającego transportem, które mogą zaszkodzić dobrej reputacji przedsiębiorcy, a także wszystkie inne informacje, którymi dysponuje właściwy organ. Określają one środki rehabilitujące, które mają zastosowanie w przypadku zawieszenia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

2. Państwa członkowskie podejmują kroki, aby zapewnić przedsiębiorcom i osobom zainteresowanym możliwość wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, do co najmniej jednego niezależnego i bezstronnego organu lub do sądu.

#### ROZDZIAŁ IV

##### UPROSZCZENIE I WSPÓŁPRACA ADMINISTRACYJNA

#### Artykuł 16

##### Krajowe rejestry elektroniczne

1. W celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 11–14 i 26, każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorców transportu drogowego, którzy od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przetwarzanie danych, które zawiera rejestr, podlega kontroli wyznaczonego w tym celu organu publicznego. Odpowiednie dane znajdujące się w krajowym rejestrze elektronicznym są dostępne dla wszystkich właściwych organów danego państwa członkowskiego.

Do dnia 31 grudnia 2009 r. Komisja przyjmie decyzję na temat minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego od daty jego utworzenia, tak, aby ułatwić połączenie rejestrów w przyszłości. Może ona zalecić umieszczanie numeru rejestracyjnego pojazdu oprócz danych, o których mowa w ust. 2.

2. Krajowy rejestr elektroniczny zawiera przynajmniej następujące dane:

- a) firmę i formę prawną przedsiębiorcy;
- b) adres jego siedziby;
- c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia warunku dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, stosownie do przypadku, nazwisko przedstawiciela prawnego;
- d) rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów objętych zezwoleniem i, w stosownych przypadkach, numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów;
- e) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat;
- f) nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji tych osób zgodnie z art. 6 ust. 3, a także stosowane środki rehabilitujące.

Do celów lit. e) państwa członkowskie mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. zdecydować o umieszczeniu w krajowym rejestrze elektronicznym tylko najpoważniejszych naruszeń określonych w załączniku IV.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio dla wszystkich właściwych organów w danym państwie członkowskim. Informacji udziela się w terminie 30 dni roboczych od otrzymania wniosku. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.

W każdym przypadku dane, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, dostępne są organom innym niż właściwe organy, jedynie w przypadku gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego i jeśli ich urzędnicy są zaprzysiężeni lub w inny sposób formalnie zobowiązani do zachowania tajemnicy.

3. Dane dotyczące przedsiębiorcy, którego zezwolenie zostało zawieszono albo cofnięte, pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym przez dwa lata od daty wygaśnięcia zawieszenia lub cofnięcia licencji, a następnie zostają niezwłocznie usunięte.

Dane dotyczące każdej osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym do chwili przywrócenia tej osobie dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 3. Po zastosowaniu środka rehabilitującego lub innych środków o równoważnym skutku dane te zostają niezwłocznie usunięte.

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, obejmują, stosownie do przypadku, przyczyny oraz czas obowiązywania zawieszenia, cofnięcia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby wszystkie dane w krajowym rejestrze elektronicznym – w szczególności dane, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. e) i f) – były aktualizowane i dokładne.

5. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były dostępne w całej Wspólnocie poprzez krajowe punkty kontaktowe określone w art. 18. Dostępność poprzez krajowe punkty kontaktowe oraz połączenie rejestrów zostają zapewnione w terminie do dnia 31 grudnia 2012 r., tak, aby właściwy organ w dowolnym państwie członkowskim miał możliwość dostępu do krajowego rejestru elektronicznego dowolnego państwa członkowskiego.

6. Komisja – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, i po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2010 r. – przyjmuje wspólne zasady dotyczące wykonania ust. 5, takie jak format wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i wspierania interoperacyjności krajowych rejestrów elektronicznych z innymi odpowiednimi bazami danych. Te wspólne zasady określają, który organ odpowiada za dostęp do danych, dalsze korzystanie i aktualizację danych po uzyskaniu do nich dostępu, oraz obejmują w tym celu zasady wprowadzania danych i ich monitorowania.

7. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, dotyczące przesunięcia terminów, o których mowa w ust. 1 i 5, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

#### Artykuł 17

### Ochrona danych osobowych

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

- a) każda osoba była informowana, jeżeli dane jej dotyczące są zapisywane lub planowane jest przekazanie ich stronie trzeciej. Informacja taka musi wskazywać organ odpowiedzialny za przetwarzanie danych, rodzaj przetwarzanych danych i powody ich przetwarzania;
- b) każda osoba miała prawo dostępu do danych jej dotyczących, będących w posiadaniu organu odpowiedzialnego za ich przetwarzanie. Prawo to może być wykonywane bez ograniczeń, w rozsądnych odstępach czasu, bez nadmiernej zwłoki lub kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę;
- c) każda osoba, której dane są niekompletne lub nieprawidłowe, miała prawo do żądania, aby dane te zostały sprostowane, usunięte lub zablokowane;

- d) każda osoba miała z ważnych i uzasadnionych przyczyn prawo do sprzeciwienia się przetwarzaniu danych, które jej dotyczą. Jeżeli sprzeciw ten jest uzasadniony, przetwarzanie nie może dotyczyć tych danych;
- e) przedsiębiorcy przestrzegali przepisów dotyczących ochrony danych osobowych w przypadkach, gdy mają one zastosowanie.

#### Artykuł 18

### Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy swoich krajowych punktów kontaktowych w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwu członkowskim.

2. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje w ramach niniejszego rozporządzenia, wykorzystują krajowe punkty kontaktowe wyznaczone na mocy ust. 1.

3. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje na temat naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 2, lub na temat zarządzających transportem uznanych za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi, przestrzegają procedur i terminów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, lub – w zależności od przypadku – w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Państwo członkowskie, które od innego państwa członkowskiego otrzyma powiadomienie o naruszeniu przepisów, którego skutkiem było wydanie wyroku skazującego lub nałożenie sankcji przez inne państwo członkowskie, wpisuje zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.

## ROZDZIAŁ V

### WZAJEMNE UZNAWANIE ZAŚWIADCZEŃ I INNYCH DOKUMENTÓW

#### Artykuł 19

### Zaświadczenia i inne dokumenty dotyczące dobrej reputacji

1. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 4 państwo członkowskie siedziby akceptuje, jako wystarczający dowód dobrej reputacji w celu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, wyciąg z rejestru karnego lub – w przypadku jego braku – podobny dokument wydany przez właściwy organ sądowy lub administracyjny w państwie członkowskim, w którym zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania.

2. Jeżeli państwo członkowskie nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące dobrej reputacji, a spełnienia tych warunków nie można wykazać za pomocą dokumentów, o których mowa w ust. 1, dane państwo członkowskie akceptuje, jako wystarczający dowód w odniesieniu do obywateli innych państw członkowskich, zaświadczenie wydane przez właściwy organ sądowy lub administracyjny państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, stwierdzające, że odnośne warunki zostały spełnione. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.

3. W przypadku gdy państwo lub państwa członkowskie, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, nie wydadzą dokumentu, o którym mowa w ust. 1, lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, dokument taki lub takie zaświadczenie można zastąpić oświadczeniem pod przysięgą lub uroczystym oświadczeniem złożonym przez zarządzającego transportem lub inną odpowiednią osobę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym – lub, w stosownym przypadku, przed notariuszem w państwie członkowskim, w którym zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania. Taki organ lub notariusz wydaje zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub uroczystego oświadczenia.

4. Dokumentu, o którym mowa w ust. 1, i zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, nie przyjmuje się, jeśli zostały przedłożone później niż trzy miesiące od daty ich wydania. Dotyczy to również oświadczenia złożonego zgodnie z ust. 3.

#### Artykuł 20

### Zaświadczenia dotyczące zdolności finansowej

Jeżeli państwo członkowskie – oprócz warunków, o których mowa w art. 7 – nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące zdolności finansowej, dane państwo członkowskie – w przypadku obywateli innych państw członkowskich – jako wystarczający dowód akceptuje zaświadczenie wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, potwierdzające spełnienie tych warunków. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.

#### Artykuł 21

### Certyfikaty kompetencji zawodowych

1. Państwa członkowskie uznają za wystarczający dowód posiadania kompetencji zawodowych certyfikat zgodny ze wzorem, który znajduje się w załączniku III, wydany przez organ lub podmiot odpowiednio upoważnione do tego celu.

2. Certyfikat wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. jako dowód posiadania kompetencji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia uznaje się za równoważny z certyfikatem, którego wzór znajduje się w załączniku III, i traktuje się je jako dowód posiadania kompetencji zawodowych we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby posiadacze certyfikatów kompetencji zawodowych ważnych wyłącznie w odniesieniu do krajowego transportu drogowego zdawali egzaminy lub części egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1.

## ROZDZIAŁ VI

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 22

##### Sankcje

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich ich zmianach. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przedsiębiorcy lub jego siedzibę.

2. Sankcje, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, cofnięcie takiego zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem do kierowania operacjami transportowymi.

#### Artykuł 23

##### Przepisy przejściowe

Przedsiębiorcy, którzy przed dniem 4 grudnia 2009 r. posiadali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r.

#### Artykuł 24

##### Wzajemna pomoc

Właściwe organy państw członkowskich ściśle współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy wymieniają informacje na temat wyroków skazujących i sankcji nałożonych w związku z poważnymi naruszeniami oraz inne konkretne informacje, które mogą mieć wpływ na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w zakresie ochrony danych osobowych.

#### Artykuł 25

##### Procedura komitetu

1. 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 urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym <sup>(1)</sup>.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

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

#### Artykuł 26

##### Sprawozdawczość

1. Co dwa lata państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie z działalności właściwych organów i przekazują je Komisji. Sprawozdanie zawiera:

- a) analizę sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych;
- b) liczbę wydanych, zawieszonych i cofniętych zezwoleń w podziale na rok i rodzaj, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności, wraz z przyczynami wydania tych decyzji;
- c) liczbę certyfikatów kompetencji zawodowych, które wydano każdego roku;
- d) podstawowe statystyki dotyczące krajowych rejestrów elektronicznych i ich wykorzystania przez właściwe organy; oraz
- e) analizę na temat wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innym państwu członkowskim oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 18 ust. 2, jak również liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 18 ust. 3.

2. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1, Komisja co dwa lata przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sprawozdanie zawiera w szczególności ocenę funkcjonowania wymiany informacji między państwami członkowskimi oraz przegląd funkcjonowania i dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych. Sprawozdanie jest publikowane równocześnie ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego <sup>(2)</sup>.

<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.

## Artykuł 27

**Wykaz właściwych organów**

Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. wykaz właściwych organów, które zostały przez nie wyznaczone do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także wykaz upoważnionych organów i jednostek odpowiedzialnych za organizowanie egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, i wydawanie certyfikatów. Skonsolidowany wykaz tych organów i jednostek z całej Wspólnoty jest publikowany przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

## Artykuł 28

**Powiadomienie o środkach krajowych**

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które przyjmują

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący  
J. BUZEK

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. MALMSTRÖM

w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem, nie później niż 30 dni od daty przyjęcia tych przepisów, a po raz pierwszy do dnia 4 grudnia 2011 r.

## Artykuł 29

**Uchylenie**

Niniejszym uchyla się dyrektywę 96/26/WE.

## Artykuł 30

**Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2011 r.

## ZAŁĄCZNIK I

## I. WYKAZ DZIEDZIN, O KTÓRYCH MOWA W ART. 8

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

Minimalny poziom wiedzy w dziedzinach wskazanych poniżej nie może być niższy niż poziom trzeci w strukturze poziomów szkolenia określonej w załączniku do decyzji Rady 85/368/EWG <sup>(1)</sup>, a mianowicie poziom uzyskany w trakcie edukacji obowiązkowej uzupełnionej szkoleniem zawodowym i uzupełniającym szkoleniem technicznym lub szkołą średniej lub innego szkolenia technicznego.

## A. Prawo cywilne

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać rodzaje umów zawieranych najczęściej w transporcie drogowym oraz wynikające z nich prawa i obowiązki;
2. umieć negocjować prawnie wiążące umowy transportowe, zwłaszcza w odniesieniu do warunków przewozu;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

3. być w stanie rozpatrywać roszczenia zleceniodawcy dotyczące odszkodowań z tytułu poniesionych strat lub uszkodzenia rzeczy podczas transportu lub z tytułu opóźnienia w dostawie oraz rozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną;
4. znać uregulowania i obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR);

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

5. być w stanie rozpatrywać roszczenia zleceniodawcy dotyczące odszkodowań z tytułu obrażeń poniesionych przez pasażerów lub z tytułu uszkodzenia bagażu spowodowanych wypadkiem podczas transportu lub też dotyczących odszkodowań z tytułu opóźnień oraz rozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną.

## B. Prawo handlowe

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać warunki i formalności dotyczące prowadzenia działalności na rynku, znać ogólne obowiązki spoczywające na przewoźnikach (rejestracja, prowadzenie rachunkowości itd.) oraz konsekwencje upadłości przedsiębiorstwa;
2. posiadać odpowiednią wiedzę o różnych formach spółek handlowych oraz o zasadach ich zakładania i funkcjonowania.

## C. Prawo socjalne

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności znać:

1. rolę i funkcje różnych instytucji społecznych związanych z transportem drogowym (związki zawodowe, rady pracownicze, przedstawiciele pracowników, inspektorzy pracy itd.);
2. obowiązki pracodawców w zakresie ubezpieczenia społecznego pracowników;

<sup>(1)</sup> Decyzja Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami Członkowskimi państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 199 z 31.7.1985, s. 56).

3. przepisy regulujące umowy o pracę dla różnych kategorii pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportu drogowego (formy umów, obowiązki stron, warunki i czas pracy, płatne urlopy, wynagrodzenie, naruszenie umowy itd.);
4. przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku i czasu pracy, w szczególności przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> i dyrektywy 2006/22/WE oraz praktyczne środki dotyczące stosowania tych przepisów; oraz
5. przepisy stosowane w dziedzinie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców, w szczególności przepisy dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>.

#### D. Prawo podatkowe

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności znać przepisy dotyczące:

1. podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych;
2. podatku od pojazdów silnikowych;
3. podatku od niektórych pojazdów użytkowanych w drogowym transporcie rzeczy, opłat drogowych i opłat za korzystanie z infrastruktury;
4. podatku dochodowego.

#### E. Działalność gospodarcza i zarządzanie finansami przedsiębiorstwa

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać przepisy i praktyki związane z posługiwaniem się czekami, weksłami, weksłami własnymi, kartami kredytowymi oraz innymi środkami płatniczymi i sposobami płatności;
2. znać różne formy udzielanych kredytów (kredyt bankowy, akredytywa dokumentowa, depozyt gwarancyjny, kredyt hipoteczny, leasing, najem, faktoring itd.) oraz wynikające z nich opłaty i obowiązki;
3. wiedzieć, czym jest bilans, jak się go sporządza i jak odczytuje;
4. być w stanie odczytać i zinterpretować rachunek zysków i strat;
5. być w stanie ocenić rentowność przedsiębiorstwa i jego sytuację finansową, w szczególności na podstawie wskaźników finansowych;
6. być w stanie opracować budżet;
7. znać składniki kosztowe przedsiębiorstwa (koszty stałe, koszty zmienne, kapitał obrotowy, amortyzacja itd.) oraz być w stanie wyliczyć koszt przypadający na pojazd, na kilometr, na przejazd lub na tonę;
8. być w stanie sporządzić schemat organizacji zatrudnienia w przedsiębiorstwie oraz zaplanować wykonywanie pracy itd.;
9. znać zasady marketingu, reklamy i public relations, w tym promocji sprzedaży usług transportowych oraz sporządzania akt klientów itd.;
10. znać różne formy ubezpieczeń dotyczących transportu drogowego (odpowiedzialność cywilna, ubezpieczenia wypadkowe/na życie, ubezpieczenia inne niż na życie i ubezpieczenia bagażu) oraz gwarancje i wynikające z nich obowiązki;
11. znać oprogramowanie do elektronicznego przesyłania danych w transporcie drogowym;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewożenia rzeczy lub osób (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

12. być w stanie stosować przepisy dotyczące fakturowania usług w zakresie drogowego transportu rzeczy oraz znać międzynarodowe reguły handlowe (Incoterms) oraz ich zastosowanie;
13. znać różne kategorie pomocniczej działalności transportowej, ich rolę, funkcje oraz – w odpowiednich przypadkach – ich status;  
  
w odniesieniu do transportu drogowego osób
14. umieć stosować przepisy dotyczące opłat za przejazd i cenników w publicznym i prywatnym transporcie osób;
15. umieć stosować przepisy dotyczące fakturowania usług w zakresie drogowego transportu osób.

#### F. Dostęp do rynku

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi znać w szczególności:

1. związane z zawodem przepisy regulujące zarobkowy transport drogowy, najem pojazdów przemysłowych i podwykonawstwo, w szczególności przepisy regulujące formalną organizację zawodu, dostęp do zawodu, zezwolenia na wykonywanie przewozów drogowych na terytorium i poza terytorium Wspólnoty, przeprowadzanie inspekcji oraz sankcje;
2. przepisy dotyczące zakładania przedsiębiorstwa transportu drogowego;
3. dokumentację wymaganą do świadczenia usług transportu drogowego oraz być w stanie wprowadzać procedury kontrolne w celu zapewnienia, aby zatwierdzone dokumenty związane z każdą operacją transportową, w szczególności te, które dotyczą pojazdu, kierowcy, rzeczy i bagażu, znajdowały się zarówno w pojeździe, jak i w lokalu przedsiębiorstwa;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

4. przepisy dotyczące organizacji rynku usług drogowego transportu rzeczy, przeładunku i logistyki;
5. formalności graniczne, rolę i zakres dokumentów T i karnetów TIR oraz obowiązki i odpowiedzialność, jakie wynikają z posługiwania się nimi;

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

6. przepisy dotyczące organizacji rynku drogowego transportu osób;
7. przepisy dotyczące rozpoczęcia świadczenia usług drogowego transportu osób oraz być w stanie sporządzać plany transportowe.

#### G. Normy techniczne i techniczne aspekty działalności

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać przepisy dotyczące masy i wymiarów pojazdów w państwach członkowskich oraz procedury dotyczące wyjątków, stosowane w przypadku niestandardowych ładunków;
2. być w stanie dokonywać doboru pojazdów i ich elementów (podwozia, silnika, układu transmisyjnego, systemu hamulcowego itd.) zgodnie z potrzebami przedsiębiorstwa;
3. znać formalności związane z homologacją typu, rejestracją oraz przeglądem technicznym tych pojazdów;
4. wiedzieć, jakie działania należy podjąć, aby ograniczyć hałas i zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza powstające w wyniku emisji spalin;
5. być w stanie sporządzać okresowe plany utrzymania pojazdów i ich wyposażenia;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:



6. znać różne typy urządzeń do transportu i rozładunku (skrzynie ładunkowe, kontenery, palety itd.) oraz być w stanie wprowadzać procedury i wydawać polecenia dotyczące załadunku i rozładunku rzeczy (roz mieszczania ładunku, układania w stosy, sztautowania, blokowania i klinowania itd.);
7. znać różnorodne techniki transportu kombinowanego piggy-back oraz techniki przeładunku poziomego;
8. być w stanie realizować procedury w celu spełnienia przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych i odpadów, w szczególności tych, które wynikają z dyrektywy 2008/68/WE <sup>(1)</sup> i rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 <sup>(2)</sup>;
9. być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów przewidzianych w przepisach dotyczących przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych, w szczególności wymogów wynikających z umowy o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP);
10. być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów wynikających z przepisów o transporcie żywych zwierząt.

## H. Bezpieczeństwo drogowe

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. wiedzieć, jakie kwalifikacje są wymagane od kierowców (prawo jazdy, zaświadczenia zdrowotne, zaświadczenia o sprawności itd.);
  2. być w stanie podjąć konieczne działania, aby zagwarantować, że kierowcy przestrzegają przepisów ruchu drogowego, zakazów i ograniczeń obowiązujących na terenie różnych państw członkowskich (ograniczeń prędkości, pierwszeństwa, ograniczeń postojowych, używania świateł, znaków drogowych itd.);
  3. być w stanie sporządzać instrukcje dla kierowców w celu kontrolowania przestrzegania przez nich wymogów bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego pojazdów, ich wyposażenia i ładunku, oraz w zakresie środków zapobiegawczych;
  4. być w stanie ustanawiać procedury stosowane w razie wypadku i wdrażać odpowiednie procedury w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków lub poważnych wykroczeń drogowych;
  5. być w stanie realizować procedury dotyczące bezpiecznego mocowania towarów i znać odpowiednie techniki;
- w odniesieniu do transportu drogowego osób:
6. posiadać podstawową wiedzę z zakresu układu sieci drogowej w państwach członkowskich.

## II. ORGANIZACJA EGZAMINU

1. Państwa członkowskie organizują obowiązkowy egzamin pisemny, który mogą uzupełnić fakultatywnym egzaminem ustnym w celu ustalenia, czy wnioskujący przewoźnicy drogowi osiągnęli wymagany poziom wiedzy w dziedzinach wymienionych w części I, w szczególności, aby ocenić ich umiejętność stosowania instrumentów i technik z zakresu tych dziedzin oraz zdolności do wypełniania przez nich odpowiednich obowiązków wykonawczych i koordynacyjnych.
  - a) Obowiązkowy egzamin pisemny składa się z dwóch części, a mianowicie:
    - (i) pytań pisemnych w postaci testu wielokrotnego wyboru (z czterema możliwymi odpowiedziami) lub pytań wymagających bezpośredniej odpowiedzi albo pytań obydwu typów;
    - (ii) ćwiczeń pisemnych lub przykładów praktycznych do rozwiązania.Minimalny czas trwania każdej części egzaminu wynosi dwie godziny.
  - b) W przypadku organizowania egzaminu ustnego państwa członkowskie mogą zastrzec, że przystąpienie do egzaminu ustnego uzależnione jest od zdania egzaminu pisemnego.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. i lutego 1993 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1).

2. W przypadku gdy państwa członkowskie organizują również egzamin ustny, muszą one w odniesieniu do każdej z trzech części egzaminu określić oceny ważone od minimalnie 25 % do maksymalnie 40 % ogólnej liczby punktów.

W przypadku gdy państwa członkowskie organizują jedynie egzamin pisemny, muszą one w odniesieniu do każdej części egzaminu ustalić oceny ważone od minimalnie 40 % do maksymalnie 60 % ogólnej liczby punktów.

3. Kandydat musi uzyskać ze wszystkich części egzaminu średnią wynoszącą przynajmniej 60 % ogólnej liczby punktów, przy czym z każdej części egzaminu musi uzyskać nie mniej niż 50 % możliwych do otrzymania punktów. W odniesieniu do jednej części egzaminu państwo członkowskie może obniżyć ten próg z 50 % do 40 %.
-

## ZAŁĄCZNIK II

**Cechy zabezpieczające certyfikatu kompetencji zawodowych**

Dokument musi zawierać przynajmniej dwa z następujących zabezpieczeń:

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

## ZAŁĄCZNIK III

## Wzór certyfikatu kompetencji zawodowych

## WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(Papier celulozowy w kolorze beżowym – format beżowym Pantone, o formacie DIN A4, 100 g/m<sup>2</sup> lub więcej)

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

Znak wyróżniający dane państwo członkowskie <sup>(1)</sup>

Nazwa upoważnionego organu lub podmiotu <sup>(2)</sup>

CERTYFIKAT KOMPETENCJI ZAWODOWYCH W DROGOWYM TRANSPORCIE RZECZY [OSÓB] <sup>(3)</sup>

Nnr .....

[Upoważniony organ lub podmiot] .....

stwierdza, że <sup>(4)</sup> .....

urodzony dnia ..... w .....

zdał egzaminy (rok: .....; sesja: .....) <sup>(5)</sup> niezbędne w celu uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowcy w drogowym transporcie rzeczy [osób] <sup>(3)</sup> zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego <sup>(6)</sup>.

Niniejszy certyfikat stanowi wystarczający dowód kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009.

Wydano w ..... dnia ..... <sup>(7)</sup>

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

<sup>(2)</sup> Organ lub podmiot wyznaczone wcześniej przez każde państwo członkowskie Wspólnoty Europejskiej do wydania tego certyfikatu.

<sup>(3)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>(4)</sup> Nazwisko i imię; miejsce i data urodzenia.

<sup>(5)</sup> Oznaczenie egzaminu.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

<sup>(7)</sup> Pieczęć i podpis upoważnionego organu lub upoważnionego podmiotu wydających certyfikat.

## ZAŁĄCZNIK IV

**Najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a)**

1. a) Przekroczenie maksymalnych sześćo- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
  - b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.
  2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.
  3. Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zdolność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego, lub z poważnym uszkodzeniem między innymi układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia, które mogłyby stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
  4. Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez zezwolenia, lub bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, i tym samym zagrożenie wystąpienie zagrożenia życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
  5. Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorcę, który nie posiada ważnej licencji wspólnotowej.
  6. Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy, kartą, której nie jest posiadaczem lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.
  7. Przewóz towarów przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25 % lub więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton.
-