



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY (WE) NR 1072/2009**

z dnia 21 października 2009 r.

**dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych
przewozów drogowych**

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej państw członkowskich ⁽³⁾, w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiającym warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie ⁽⁴⁾ oraz w dyrektywie 2006/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia wspólnych reguł dla niektórych rodzajów drogowego przewozu rzeczy ⁽⁵⁾ należy wprowadzić szereg istotnych zmian. Dla uproszczenia i zapewnienia przejrzystości akty te należy przekształcić i zawrzeć w jednym rozporządzeniu.
- (2) Ustanowienie wspólnej polityki transportowej obejmuje, między innymi, określanie wspólnych reguł mających zastosowanie do dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy na terytorium Wspólnoty, jak również ustalanie warunków, na jakich przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi przewozowe na terytorium danego państwa członkowskiego. Reguły te należy określić w taki sposób, aby przyczyniały się do sprawnego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportowego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 31.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz.U. C 62 E z 17.3.2009, s. 46), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 września 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 95 z 9.4.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 279 z 12.11.1993, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 5.

▼B

- (3) W celu zapewnienia spójnych ram prawnych dla międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy we Wspólnocie niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich międzynarodowych przewozów na terytorium Wspólnoty. Przewóz z państw członkowskich do państw trzecich nadal w szerokim zakresie regulują umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a poszczególnymi państwami trzecimi. Dlatego rozporządzenie to nie powinno mieć zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, tak długo jak niezbędne umowy pomiędzy Wspólnotą a danymi państwami trzecimi nie zostały zawarte. Powinno ono jednak mieć zastosowanie na terytorium państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt.
- (4) Stworzenie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą zniesienie wszelkich ograniczeń wobec usługodawców na podstawie ich przynależności państwowej lub faktu, że mają siedzibę w innym państwie członkowskim niż to, w którym usługa ma być świadczona.
- (5) W celu niezakłóconego i elastycznego przebiegu tego procesu, należy przewidzieć przejściową regulację dotyczącą kabotażu, na okres poprzedzający wprowadzenie ostatecznej regulacji dotyczącej harmonizacji rynku drogowego transportu rzeczy.
- (6) Stopniowe wdrożenie jednolitego rynku europejskiego powinno prowadzić do zniesienia ograniczeń w dostępie do rynków wewnętrznych państw członkowskich. Należy jednak wziąć przy tym pod uwagę skuteczność kontroli oraz rozwój warunków zatrudnienia w tym zawodzie, harmonizację przepisów między innymi w dziedzinie wdrażania, opłat nakładanych na użytkowników dróg oraz przepisów dotyczących kwestii socjalnych i bezpieczeństwa. Komisja powinna dokładnie monitorować sytuację rynkową oraz przebieg wspomnianej wyżej harmonizacji, a także – jeżeli będzie to właściwe – proponować dalsze otwarcie krajowych rynków transportu drogowego, w tym przewozów kabotażowych.
- (7) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE niektóre rodzaje przewozów są zwolnione z zezwoleń wspólnotowych i wszelkich innych zezwoleń przewozowych. W ramach organizacji rynku przewidzianej niniejszym rozporządzeniem, w przypadku niektórych rodzajów przewozów, ze względu na ich szczególny charakter, należy utrzymać system zwolnień z wymogu posiadania licencji wspólnotowej i wszelkich innych zezwoleń przewozowych.
- (8) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE przewóz rzeczy z wykorzystaniem pojazdów o maksymalnej masie całkowitej pomiędzy 3,5 tony a 6 ton został zwolniony z wymogu posiadania licencji wspólnotowej. Jednak przepisy wspólnotowe w zakresie transportu drogowego rzeczy mają zasadniczo zastosowanie do pojazdów o maksymalnej masie całkowitej większej niż 3,5 tony. Zatem przepisy niniejszego rozporządzenia powinny być dostosowane do ogólnego zakresu stosowania wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego i przewidywać wyjątek jedynie dla pojazdów o maksymalnej masie nie większej niż 3,5 tony.

▼B

- (9) Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy powinno być uzależnione od posiadania licencji wspólnotowej. Przewoźnicy powinni być zobowiązani do posiadania w każdym pojeździe uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej w celu ułatwienia organom kontrolnym wykonywania skutecznej kontroli, szczególnie poza terytorium państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. W tym celu konieczne jest ustalenie bardziej szczegółowej specyfikacji dotyczącej układu graficznego i pozostałych elementów licencji wspólnotowej oraz jej uwierzytelnionych wypisów.
- (10) Kontrole drogowe powinny być przeprowadzane w sposób pozbawiony bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji ze względu na narodowość przewoźnika drogowego lub ze względu na kraj, w którym ma on swoją siedzibę lub w którym zarejestrowany jest pojazd.
- (11) Należy określić warunki dotyczące udzielania i cofania licencji wspólnotowych oraz rodzaju przewozów, do których mają one mieć zastosowanie, a także okresy ważności licencji i szczególne zasady korzystania z nich.
- (12) Należy także ustanowić świadectwo kierowcy w celu umożliwienia państwom członkowskim skutecznego sprawdzenia, czy kierowcy z państw trzecich są legalnie zatrudnieni lub pozostają do dyspozycji przewoźnika odpowiedzialnego za dany przewóz.
- (13) Przewoźnicy, którzy posiadają licencje wspólnotowe przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, oraz przewoźnicy upoważnieni do wykonywania niektórych kategorii międzynarodowych drogowych przewozów rzeczy powinni zostać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem uprawnieni do wykonywania krajowych przewozów na terytorium danego państwa członkowskiego tymczasowo, bez konieczności posiadania w tym państwie siedziby statutowej lub oddziału. W przypadku gdy wykonywane są takie przewozy kabotażowe, powinny one podlegać prawodawstwu wspólnotowemu, jak na przykład rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁽¹⁾, oraz przepisom krajowym z określonych dziedzin obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim.
- (14) Należy ustanowić przepisy, na podstawie których mogą być podejmowane działania w przypadku poważnych zakłóceń na odpowiednich rynkach transportowych. W tym celu należy wprowadzić odpowiednią procedurę podejmowania decyzji oraz procedurę gromadzenia wymaganych danych statystycznych.
- (15) Nie naruszając postanowień Traktatu dotyczących prawa przedsiębiorczości, przewozy kabotażowe stanowią świadczenie usług przez przewoźników w państwie członkowskim, w którym nie mają siedziby, i nie powinny być zabronione, jeżeli nie są wykonywane w sposób oznaczający prowadzenie stałej i ciągłej działalności w tym państwie członkowskim. Aby łatwiej wyegzekwować ten wymóg, należy jaśniej zdefiniować częstotliwość przewozów kabotażowych i okres, w którym mogą być wykonywane. W przeszłości takie krajowe przewozy były tymczasowo dozwolone. W praktyce było trudno stwierdzić, na które przewozy wydano zezwolenie. Niezbędne są zatem jasne i łatwe do wyegzekwowania przepisy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

▼ B

- (16) Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów dotyczących drogowego przywozu lub wywozu towarów jako jednego z etapów transportu kombinowanego, określonych w dyrektywie Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi ⁽¹⁾. Krajowe przewozy drogowe na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, które nie są elementem transportu kombinowanego zgodnie z dyrektywą 92/106/EWG, objęte są definicją kabotażu i dlatego powinny podlegać wymogom niniejszego rozporządzenia.
- (17) Do przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe mają zastosowanie przepisy dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług ⁽²⁾.
- (18) Aby przeprowadzać skutecznie kontrole przewozów kabotażowych, organy kontrolujące przestrzeganie przepisów w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć co najmniej dostęp do danych zawartych w listach przewozowych i pochodzących z urzędów rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽³⁾.
- (19) Państwa członkowskie powinny świadczyć sobie wzajemną pomoc celem należytego stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (20) Należy w miarę możliwości ograniczyć formalności administracyjne bez zaniechania kontroli i nakładania sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu należy sprecyzować i udoskonalić istniejące przepisy dotyczące cofania licencji wspólnotowej. Obowiązujące przepisy należy dostosować celem umożliwienia skutecznego karania poważnych naruszeń popełnianych w przyjmującym państwie członkowskim. Sankcje te nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia. Należy przewidzieć możliwość skorzystania z procedury odwoławczej w przypadku każdej nałożonej sankcji.
- (21) Państwa członkowskie powinny wprowadzać do swoich krajowych rejestrów elektronicznych przewoźników drogowych wszystkie poważne naruszenia popełnione przez przewoźników, które doprowadziły do nałożenia sankcji.
- (22) W celu poprawy i uproszczenia wymiany informacji pomiędzy organami krajowymi państwa członkowskie powinny dokonywać wymiany istotnych informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

⁽²⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

⁽⁴⁾ Zob. s. 51 niniejszego Dziennika Urzędowego.

▼B

- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (24) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie dostosowywania do postępu technicznego załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (25) Państwa członkowskie powinny podjąć działania niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji.
- (26) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie spójnych ram dla międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy we Wspólnocie, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, może zostać w lepszy sposób osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach na terytorium Wspólnoty.
2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.
3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie narusza:
 - a) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączonych do umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi;

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

▼B

- b) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku 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 niemających siedziby w tym państwie członkowskim.
4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego przewozu drogowego rzeczy realizowanego na podstawie tymczasowego zezwolenia przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem III.
5. Następujące rodzaje przewozu i przejazdów bez ładunku dokonywanych w powiązaniu z takim przewozem nie wymagają posiadania licencji wspólnotowej oraz są zwolnione z wszelkich zezwoleń przewozowych:
- a) przewóz przesyłek pocztowych jako usługi powszechnej;
 - b) przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;
 - c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony;
 - d) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, jeśli spełnione są następujące warunki:
 - (i) przewożone rzeczy są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;
 - (ii) celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;
 - (iii) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;
 - (iv) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki dyrektywy 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy ⁽¹⁾;
 - (v) taki przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa;
 - e) przewóz produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82.

▼ B

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

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

*Artykuł 2***Definicje**

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- 1) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej jeden pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy;
- 2) „przewóz międzynarodowy” oznacza:
 - a) przejazd pojazdu z ładunkiem, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;
 - b) przejazd pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;
 - c) przejazd pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; lub
 - d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c);
- 3) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie siedziby przewoźnika;
- 4) „przewoźnik niemający siedziby” oznacza przewoźnika drogowego prowadzącego działalność w przyjmującym państwie członkowskim;
- 5) „kierowca” oznacza każdą osobę, która prowadzi pojazd, nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków, pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności;
- 6) „przewóz kabotażowy” oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 7) „poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego” oznacza naruszenie, które może prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub do czasowego albo trwałego cofnięcia licencji.



ROZDZIAŁ II

PRZEWÓZ MIĘDZYNARODOWY

*Artykuł 3***Zasada ogólna**

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

*Artykuł 4***Licencja wspólnotowa**

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

- a) ma siedzibę w tym państwie członkowskim zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego; oraz
- b) jest uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy zgodnie z przepisami wspólnotowymi oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego dotyczącymi dostępu do zawodu drogowego przewoźnika rzeczy.

2. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby na okres nie dłuższy niż dziesięć lat, z możliwością jego przedłużenia.

Licencje wspólnotowe i uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej wydane przed dniem stosowania niniejszego rozporządzenia obowiązują do dnia wygaśnięcia ich ważności.

Komisja dostosowuje okres ważności licencji wspólnotowej do postępu technicznego, w szczególności do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorstw transportu drogowego, zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Państwo członkowskie siedziby przewoźnika wydaje posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką liczbę uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, 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 podstawie umowy sprzedaży ratalnej, najmu lub leasingu.

4. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej są zgodne ze wzorem określonym w załączniku II, który ustanawia również warunki dotyczące korzystania z niej. Zawierają one co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I.

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

▼B

5. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej są opatrzone pieczęcią organu wydającego, podpisem i numerem seryjnym. Numery seryjne licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.

6. Licencja wspólnotowa wydawana jest na nazwisko/nazwę przewoźnika i nie może być przekazywana osobie trzeciej. Uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej przechowywany jest w każdym z pojazdów przewoźnika i musi być okazywany na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

W przypadku zespołu pojazdów uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej znajduje się w pojeździe silnikowym. Obejmuje on zespół pojazdów, nawet w przypadku gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji lub gdy jest zarejestrowana lub posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w innym państwie.

*Artykuł 5***Świadectwo kierowcy**

1. Zgodnie z niniejszym rozporządzeniem świadectwo kierowcy jest wydawane przez państwo członkowskie każdemu przewoźnikowi, który:

- a) jest posiadaczem licencji wspólnotowej; oraz
- b) albo legalnie zatrudnia w tym państwie członkowskim kierowcę, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi ⁽¹⁾, albo w sposób legalny korzysta z usług kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy 2003/109/WE, pozostającego w dyspozycji tego przewoźnika zgodnie z warunkami zatrudnienia i kształcenia zawodowego określonymi w tym państwie członkowskim:
 - (i) na mocy przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych; oraz, w odpowiednich przypadkach,
 - (ii) na mocy układów zbiorowych, zgodnie z regułami stosowanymi w tym państwie członkowskim.

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

3. Świadectwo kierowcy jest zgodne ze wzorem określonym w załączniku III. Zawiera ono co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 16 z 23.1.2004, s. 44.

▼B

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

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

6. Świadectwo kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w świadectwie, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd, korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Uwierzytelniony wypis ze świadectwa kierowcy wydany przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika jest przechowywany w lokalach przewoźnika. Świadectwo jest okazywane na wniosek każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

7. Świadectwo kierowcy wydawane jest na okres określony przez wydające państwo członkowskie, jednakże nie dłużej niż na 5 lat. Świadectwa kierowców wydane przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności.

Świadectwo kierowcy jest ważne jedynie, gdy spełnione są warunki, na których zostało wydane. Państwa członkowskie podejmują właściwe środki mające na celu zapewnienie niezwłocznego zwrotu przez przewoźnika świadectwa organom wydającym, w przypadku gdy powyższe warunki nie będą mogły być spełnione.

*Artykuł 6***Weryfikacja warunków**

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

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

*Artykuł 7***Odmowa wydania i cofnięcie licencji wspólnotowej oraz świadectwa kierowcy**

1. Jeżeli warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika odrzucają wniosek o wydanie lub odnowienie licencji wspólnotowej lub wydanie świadectwa kierowcy w formie uzasadnionej decyzji.

▼B

2. Właściwe organy cofają licencję wspólnotową lub świadectwo kierowcy, gdy posiadacz:
- a) przestał spełniać warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1; lub
 - b) podał nieprawidłowe informacje we wniosku o licencję wspólnotową lub świadectwo kierowcy.

ROZDZIAŁ III

PRZEWÓZ KABOTAŻOWY

*Artykuł 8***Zasada ogólna**

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

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

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

3. Krajowe drogowo przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy.

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

- a) nazwę, adres i podpis nadawcy;
- b) nazwę, adres i podpis przewoźnika;
- c) nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy – jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;

▼ B

- e) nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
 - f) masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
 - g) numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.
4. W celu wykazania, że warunki określone w niniejszym artykule zostały spełnione, nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów.
5. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego transportu drogowego rzeczy określonych w art. 1 ust. 5 lit. a), b) i c) może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.
6. Pozwolenie na wykonywanie przewozów kabotażowych w ramach usług transportowych, o których mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) i e), nie podlega żadnym ograniczeniom.

*Artykuł 9***Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych**

1. O ile przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w następujących kwestiach:
- a) zasad dotyczących umowy przewozu;
 - b) masy i wymiarów pojazdów drogowych;
 - c) wymogów związanych z przewozem określonych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się artykułów żywnościowych oraz żywych zwierząt;
 - d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy;
 - e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

Masa i wymiary, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), mogą, w odpowiednich przypadkach, przekraczać wartości obowiązujące w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, jednak w żadnym przypadku nie mogą przekraczać limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub charakterystyki technicznej podanej w dowodach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

▼B

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

*Artykuł 10***Procedura ochronna**

1. W przypadku poważnych zakłóceń krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym, spowodowanych lub wzmożonych przez kabotaż, każde państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji w celu zastosowania środków ochronnych i przekazuje jej niezbędne informacje oraz powiadamia ją, jakie działania zamierza podjąć na swoim terytorium wobec przewoźników mających na jego terytorium swoją siedzibę.

2. Na użytek ust. 1:

– „poważne zakłócenie na krajowym rynku transportowym 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 dla równowagi finansowej i dla przetrwania licznych przedsiębiorstw wykonujących przewozy drogowe rzeczy,

– „obszar geograficzny” oznacza obszar obejmujący całe lub część terytorium państwa członkowskiego lub jego część, lub rozciągający się na całość lub na część terytorium innych państw członkowskich.

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

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

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

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

4. Jeżeli Komisja podejmie decyzję o przyjęciu środków ochronnych dotyczących jednego lub kilku państw członkowskich, właściwe organy tych państw członkowskich zobowiązane są do podjęcia w równoważnym zakresie odpowiednich środków dotyczących przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadamiają o tym Komisję. Środki te są stosowane najpóźniej od tego dnia, od którego obowiązują środki ochronne przyjęte przez Komisję.

▼B

5. W terminie 30 dni od powiadomienia, każde państwo członkowskie może przekazać Radzie decyzję Komisji podjętą zgodnie z ust. 3. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, w ciągu 30 dni od tego przekazania lub – w przypadku, gdy decyzje przekazało kilka państw członkowskich – od pierwszego przedłożenia decyzji, może podjąć odmienną decyzję.

Ograniczenia stosowania, ustanowione w ust. 3 akapit trzeci, obowiązują również w stosunku do decyzji Rady. Właściwe organy państw członkowskich, których to dotyczy zobowiązane są do podjęcia środków o równoważnym zakresie w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadomienia o tym Komisji. Jeżeli w terminie określonym w akapicie pierwszym Rada nie podejmie żadnej decyzji, decyzja Komisji staje się ostateczna.

6. W przypadku gdy Komisja uzna, iż podjęte środki, o których mowa w ust. 3, muszą być przedłużone, przedkłada Radzie wniosek; Rada podejmuje decyzję w tej sprawie kwalifikowaną większością głosów.

ROZDZIAŁ IV

WZAJEMNA POMOC I SANKCJE

*Artykuł 11***Wzajemna pomoc**

Państwa członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy w zapewnieniu stosowania i monitorowania niniejszego. Dokonują one wymiany informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

*Artykuł 12***Karanie naruszeń przez państwo członkowskie siedziby**

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

- a) czasowego lub trwałego cofnięcia niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;
- b) czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

Sankcje te mogą być określane po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej i wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym.

▼B

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

- a) zawieszenie wydawania świadectw kierowców;
- b) cofnięcie świadectw kierowców;
- c) uzależnienie wydania świadectw kierowców od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu;
- d) czasowe lub trwale cofnięcie niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;
- e) czasowe lub trwale cofnięcie licencji wspólnotowej.

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

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

W przypadku gdy nie nałożono takich sankcji, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika podają tego przyczyny.

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

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

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

Artykuł 13

Karanie w przypadku naruszeń przez przyjmujące państwo członkowskie

1. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego są świadome naruszenia niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, przez przewoźnika z innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w ciągu sześciu tygodni od ostatecznej decyzji w tej sprawie, właściwym organom państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, następujące informacje:

- a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia;

▼B

b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz

c) nałożone i wykonane sankcje.

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

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

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

*Artykuł 14***Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych**

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

ROZDZIAŁ V

WYKONANIE

*Artykuł 15***Procedura komitetu**

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

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



Artykuł 16

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz powiadamiają ją niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.

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

Artykuł 17

Sprawozdawczość

1. Co dwa lata państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających licencję wspólnotową w dniu 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, odpowiadającej liczbie pojazdów w ruchu w tym dniu.

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

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

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 18

Uchylenia

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

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

Artykuł 19

Wejście w życie

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

▼B

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2011 r., z wyjątkiem art. 8 i 9, które stosuje się od dnia 14 maja 2010 r.

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

▼ B*ZALĄCZNIK I***Zabezpieczenia licencji wspólnotowej i świadectwo kierowcy**

Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:

- hologram,
- specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym,
- co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widoczne tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki),
- wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory,
- podwójną numerację: numer seryjny licencji wspólnotowej lub jej uwierzytelnionego wypisu oraz, w każdym przypadku, numer wydania,
- zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.

▼ B*ZALĄCZNIK II***Wzór licencji wspólnotowej
WSPÓLNOTA EUROPEJSKA**

(a)

▼ M1(Papier celulozowy w kolorze jasnoniebieskim Pantone 290 lub kolorze jak najbardziej zbliżonym do niego, o formacie DIN A4, 100 g/m² lub więcej)**▼ B**

(Pierwsza strona licencji)

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

Znak wyróżniający (*) państwa wydającego licencję

Nazwa właściwego organu lub podmiotu

LICENCJA nr ...

(lub)

UWIERZYTELNIONY WYPIS Z LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ nr

dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy

Niniejsza licencja uprawnia (*)

do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszelkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz zgodnie z postanowieniami ogólnymi niniejszej licencji.

Uwagi szczególne:	
.....	
Niniejsza licencja jest ważna od	do
Wydano w	dnia
..... (*)	

^(*) 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, (HR) Chorwacja, (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. ◀

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

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

▶ (1) M2

▼B

(b)

(Druga strona licencji)

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

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejsza licencja została wydana na mocy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

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

- w przypadku gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu,
- z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu,
- między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich,

a także przejazdy bez ładunku w związku z takimi przewozami.

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku niniejsza licencja jest ważna na część przejazdu realizowaną na terytorium Wspólnoty. Ważna jest w państwie członkowskim załadunku lub rozładunku wyłącznie po zawarciu niezbędnej umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009

Licencja jest wydawana na nazwisko/nazwę i nie może być przenoszona na osobę trzecią.

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

- nie spełnia wszystkich warunków dotyczących korzystania z licencji,
- podał nieprawidłowe informacje w odniesieniu do danych wymaganych do wydania lub przedłużenia ważności licencji.

Oryginał licencji musi być przechowywany przez przewoźnika.

Uwierzytelniony wypis z licencji musi być przechowywany w pojeździe⁽¹⁾. W przypadku zespołu pojazdów licencja musi znajdować się w pojeździe silnikowym. Uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej obejmuje zespół pojazdów, nawet w przypadku gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji lub gdy jest zarejestrowana lub posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w innym państwie.

Licencja musi być okazywana na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Na terytorium każdego państwa członkowskiego posiadacz licencji musi przestrzegać przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych obowiązujących w danymi administracyjnych obowiązujących w tym państwie, w szczególności dotyczących transportu i ruchu drogowego.

⁽¹⁾ „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy.

▼ **B**

ZAŁĄCZNIK III

Wzór świadectwa kierowcy
WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

▼ **M1**(Papier celulozowy w kolorze różowym Pantone 182 lub kolorze jak najbardziej zbliżonym do niego, o formacie DIN A4, 100 g/m² lub więcej)▼ **B**

(Pierwsza strona świadectwa)

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

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

ŚWIADECTWO KIEROWCY nr ...

do celów zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na podstawie licencji wspólnotowej

(Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych)

Niniejsze świadectwo poświadcza, że na podstawie dokumentów okazanych przez:

.....⁽²⁾

Kierowca:

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

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

.....⁽³⁾

Uwagi szczególne

.....

Niniejsze świadectwo jest ważne od	do
Wydano w	dnia
..... ⁽⁴⁾	

⁽¹⁾ 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, (HR) Chorwacja, (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. ◀

⁽²⁾ Nazwisko lub nazwa oraz pełny adres przewoźnika.⁽³⁾ Nazwa państwa członkowskiego siedziby przewoźnika.⁽⁴⁾ Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego świadectwo.

▼B

(b)

(Druga strona świadectwa)

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

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejsze świadectwo zostało wydane na mocy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

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

Świadectwo dla kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w świadectwie, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd⁽¹⁾, korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Świadectwo dla kierowcy nie może być przenoszone na osobę trzecią. Świadectwo dla kierowcy jest ważne jedynie, gdy spełnione są warunki, na których zostało wydane, oraz musi zostać niezwłocznie zwrócone przez przewoźnika organowi wydającemu, jeżeli warunki te przestaną być spełniane.

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

- nie spełnia wszystkich warunków korzystania ze świadectwa,
- podał nieprawdziwe informacje w odniesieniu do danych wymaganych do wydania lub przedłużenia ważności świadectwa dla kierowcy.

Uwierzytelniony wypis ze świadectwa musi być przechowywany przez przewoźnika.

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

⁽¹⁾ „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy.



ZAŁĄCZNIK IV

Tabela korelacji

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

▼B

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

▼B

Rozporządzenie (EWG) nr 881/92	Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93	Dyrektywa 2006/94/WE	Niniejsze rozporządzenie
		art. 3	
		art. 5	
		załącznik II i III	
załącznik I			załącznik II
załącznik III			załącznik III
	załącznik I		
	załącznik II		
	załącznik III		
	załącznik IV		