



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-141-03

Do druku nr 2029

Warszawa, 19 września 2003 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, **przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O
ZMIANIE USTAWY
O TRANSPORCIE DROGOWYM

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 2 września 2003 r.

Obszar Negocjacyjny: „Polityka transportowa”
Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa Polski w Unii Europejskiej:
Rozdział 9, priorytet 9.1

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i projektami podstawowych aktów wykonawczych
3.	Zestawienie przepisów prawa Unii Europejskiej, wdrażanych projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (tabela zgodności)
4.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 18 września 2003 r.
5.	Tłumaczenia następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: <ol style="list-style-type: none">1. Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r., w sprawie dostępu do rynku transportu drogowego rzeczy wewnątrz Wspólnoty do lub z terytorium jednego z państw członkowskich lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich (Dz. Urz. WE nr L 095, 9.04.1992),2. Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. dotyczące ogólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE nr L 074, 20.03.1992), <u>zmienione Rozporządzeniem (WE) Nr 11/98 z 11 grudnia 1997 r. (Dz. Urz. WE nr L 4, 8.01.1998) oraz Rozporządzeniem (WE) nr 2121/98 z dnia 2 października 1998 r. (Dz. Urz. WE Nr L 268, 03.10.1998),</u>3. Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. określające warunki, na jakich przewoźnicy nie-rezydenci mogą prowadzić krajowe drogowe przewozy towarów na terytorium Państwa Członkowskiego (Dz. Urz. WE nr L 279, 12.11.1993) <u>zmienione Rozporządzeniem Rady (WE) Nr 3315/94 z dnia 22 grudnia 1994 r. (Dz. Urz. WE Nr L 350, 31.12.1994),</u>4. Rozporządzenie (WE) Nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r. zmieniające Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 881/92 i (EWG) Nr 3118/93 w celu ustanowienia świadectwa kierowcy (Dz. Urz. WE nr L 076, 19.03.2002).

Zestawienie przepisów prawa Unii Europejskiej, wdrażanych projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Lp.	Sygnatura aktu europejskiego (UE)	Jednostka redakcyjna europejskie -go (JUE)	Jednostka redakcyjna aktu polskiego (JPL)	Treść zmiany	Przepisy intertemporalne	Uwagi
1.	Rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992r. dotyczące ogólnych zasad międzynarodowego przewozu pasażerów autokarem i autobusem zmienione rozporządzeniem Rady WE nr 11/98 z dnia 11 grudnia 1997r.	Załącznik	Art. 1 pkt 7	W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003r. Nr, poz.) w art. 17 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory licencji i wypisu z licencji, mając na uwadze postanowienia przepisów Unii Europejskiej w przypadku licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowy oraz uwzględniając zakres niezbędnych danych w przypadku licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego.”		
2.	Rozporządzenie Rady EWG nr 881/92 z dnia 26 marca 1992r. w sprawie dostępu do rynku transportu drogowego rzeczy wewnątrz Wspólnoty do lub z terytorium jednego z państw członkowskich lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich	Załącznik 1	Art. 1 pkt 7	W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003r. Nr, poz.): - w art. 17 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory licencji i wypisu z licencji, mając na uwadze postanowienia przepisów Unii Europejskiej w przypadku licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowy oraz uwzględniając zakres niezbędnych danych w przypadku licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego.” - w załączniku, w tabeli uchyla się lp. 1.1.3		

3.	<p>Rozporządzenie WE nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 w celu ustanowienia świadectwa kierowcy</p>	<p>Art. 1 pkt 2 i 3 i Art. 2</p>	<p>Art. 1 pkt 9 (art. 32a)</p>	<p>W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003r. Nr, poz.) w rozdziale 4 a nowododany art. 32 a w brzmieniu: „Art. 32 a. Do kierowcy nie będącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zatrudnionego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy, jeżeli nie jest on obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, stosuje się przepisy Unii Europejskiej dotyczące świadectwa kierowcy.”</p>	<p>Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z tym, że przepisy art. 1 pkt 9 w zakresie art.32 a, pkt 14 i 15 lit. b wchodzi w życie dnia 1 maja 2004 r.</p>
	<p>Art. 1 pkt 5</p>	<p>Art. 1 pkt 9 (art. 32 b ust. 3)</p>	<p>W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003r. Nr, poz.) w rozdziale 4a nowododany art. 32 b ust 3 w brzmieniu: „3. Świadectwo kierowcy wraz z wypisem ze świadectwa kierowcy wydaje się przedsiębiorcy na okres do 5 lat.”</p>	<p>Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z tym, że przepisy art. 1 pkt 9 w zakresie art.32 a, pkt 14 i 15 lit. b wchodzi w życie dnia 1 maja 2004 r.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 5</p>	<p>Art. 1 pkt 9 (art. 32c)</p>	<p>W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003r. Nr, poz.) w rozdziale 4a nowododany art. 32c w brzmieniu: „Art. 32 c.1. Organem uprawnionym do przeprowadzania kontroli wydanych świadectw kierowcy jest minister właściwy do spraw</p>	<p>Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z tym, że przepisy art. 1 pkt 9 w zakresie art.32 a, pkt 14 i 15 lit. b wchodzi w życie dnia 1 maja 2004 r.</p>	

			<p>Art. 1 pkt 7</p>	<p>Art. 1 pkt 15 lit b</p>	<p>transportu. 2. Organ, o którym mowa w ust. 1, może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne w zakresie świadectw kierowcy, organowi administracji publicznej lub innemu organowi państwowemu. 3. Przepisy art. 85 i art. 90 stosuje się odpowiednio.”</p> <p>W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003r. Nr, poz.) w załączniku, w tabeli po lp . 1.1.9. dodaje się lp. 1.1.10. i lp. 1.1.11. w brzmieniu :</p> <p>„1.1.10. Wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego przez kierowcę nie będącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej bez wymaganego świadectwa kierowcy – 1 000 zł”</p> <p>„1.1.11. Wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego przez kierowcę nie będącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej bez posiadania w pojeździe wymaganego świadectwa kierowcy –100 zł”</p> <p>W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003r. Nr, poz.) w rozdziale 4a nowododany art. 32d w brzmieniu: „Art. 32 d. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa kierowcy oraz wypisu ze świadectwa kierowcy, mając na uwadze obowiązujące w tym zakresie przepisy Unii Europejskiej.”</p>
					<p>Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z tym, że przepisy art. 1 pkt 9 w zakresie art.32 a, pkt 14 i 15 lit. b wchodzi w życie dnia 1 maja 2004 r.</p>

**Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 881/92
z dnia 26 marca 1992 roku**

w sprawie dostępu do rynku transportu drogowego rzeczy wewnątrz Wspólnoty do lub z terytorium jednego z państw członkowskich lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, a w szczególności jego art. 75,

Mając na uwadze wnioski Komisji ⁽¹⁾,

Mając na uwadze opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

Mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także biorąc pod uwagę, że:

Ustanowienie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą, między innymi, ustalenie wspólnych zasad dostępu do rynku w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy na terytorium Wspólnoty; zasady te należy ustalić w taki sposób, aby przyczyniały się do osiągnięcia wewnętrznego rynku transportowego;

Takie jednolite ustalenia w aspekcie dostępu do rynku obejmują również swobodę świadczenia usług poprzez wyeliminowanie wszelkich ograniczeń nakładanych na dostawcę usług ze względu na jego obywatelstwo lub fakt, że prowadzi działalność w państwie członkowskim innym niż to, w którym usługa ma być świadczona;

Jeśli chodzi o transport z państwa członkowskiego do państwa nie-członkowskiego i z powrotem, realizacja swobody świadczenia usług w przewozie przez terytorium państwa członkowskiego, w którym odbywa się załadunek i rozładunek towaru, powinna być odłożona do czasu, kiedy zostaną zawarte lub znowelizowane odpowiednie porozumienia z państwami nie-członkowskimi; chodzi tu o zapewnienie zgodności z zasadą niedyskryminacji i równości warunków konkurencji pomiędzy przewoźnikami Wspólnoty;

W następstwie orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 maja 1985 r. w sprawie nr 13/83⁽⁴⁾ i wniosków przyjętych przez Radę Europejską 28 i 29 czerwca 1985 r. dotyczących komunikatu Komisji o zakończeniu tworzenia rynku wewnętrznego, w dniu 21 czerwca 1988 r. Rada przyjęła Rozporządzenie (EWG) nr 1841/88⁽⁵⁾ nowelizujące Rozporządzenie (EWG) nr 3164/76 dotyczące dostępu do rynku w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy⁽⁶⁾;

Zgodnie z artykułem 4a Rozporządzenia (EWG) nr 3164/76 zmienionego Rozporządzeniem (EWG) nr 1841/88 z dnia 1 stycznia 1993 r., kontyngenty Wspólnoty, kontyngenty dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi i kontyngenty dla ruchu tranzytowego do i z państw nie-członkowskich zostaną zniesione dla rodzajów transportu wymienionych w ww. artykule, oraz zastaną wprowadzone zasady dostępu do rynku bez ograniczeń ilościowych,

oparte na kryteriach jakościowych, które przewoźnicy transportu drogowego rzeczy muszą spełnić;

Takie kryteria jakościowe zostały zasadniczo ustalone w Dyrektywie Rady 74/561/EWG z dnia 12 listopada 1974 r. dotyczącej dopuszczenia do zawodu przewoźnika drogowego w transporcie krajowym i międzynarodowym, ostatnio zmienionej Dyrektywą Rady nr 89/483/EWG z dnia 21 czerwca 1989 roku⁽⁷⁾;

Zgodnie z artykułem 4b Rozporządzenia (EWG) nr 3164/76 zmienionego Rozporządzeniem (EWG) nr 1841/88, Rada musi przyjąć środki konieczne do realizacji przywołanego wyżej artykułu 4a;

Jeśli chodzi o reguły stosowania ustaleń dotyczących dostępu, międzynarodowy transport drogowy musi być uzależniony od posiadania, nieograniczonej kontyngentem, licencji Wspólnoty;

Obecnie, zgodnie z Pierwszą Dyrektywą Rady z dnia 23 lipca 1962 r. dotyczącą ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych rodzajów transportu drogowego rzeczy pomiędzy państwami członkowskimi⁽⁸⁾, niektóre rodzaje transportu są zwolnione z wszelkich kontyngentów i z systemu zezwoleń przewozowych; w ramach nowej organizacji rynku, wprowadzonej niniejszym Rozporządzeniem, system zwolnienia z licencji Wspólnoty oraz wszelkich innych zezwoleń przewozowych, musi być zachowany dla niektórych rodzajów transportu, ze względu na ich specyficzny charakter;

Muszą zastać określone warunki regulujące wydawanie i cofanie licencji, rodzaje transportu, do jakich mają one zastosowanie, a także okresy ich ważności i szczegółowe zasady ich stosowania;

PRZYJĘŁA NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejsze Rozporządzenie stosuje się do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy wykonywanego zarobkowo na terytorium Wspólnoty.
2. W przypadku transportu z terytorium państwa członkowskiego do państwa nie-członkowskiego i z powrotem, niniejsze Rozporządzenie stosuje się do tej części przewozu, która odbywa się na terytorium tego państwa członkowskiego, w którym następuje załadunek lub rozładunek towaru, po zawarciu koniecznego porozumienia między Wspólnotą a zainteresowanym krajem nie-członkowskim.
3. Do czasu zawarcia porozumień pomiędzy Wspólnotą a zainteresowanymi państwami nie-członkowskimi, niniejsze Rozporządzenie nie ma wpływu na:
 - przepisy dotyczące transportu, o których mowa w ustępie 2, objęte umowami dwustronnymi zawartymi między państwami członkowskimi a danymi krajami nie-członkowskimi. Jednakże państwa członkowskie będą czyniły starania w kierunku przystosowania tych umów dla zapewnienia zgodności z zasadą niedyskryminacji pomiędzy przewoźnikami Wspólnoty,

- przepisy dotyczące transportu, o których mowa w ustępie 2, objęte umowami dwustronnymi zawartymi między państwami członkowskimi, które - bądź to na podstawie zezwoleń dwustronnych, bądź porozumień liberalizujących - dopuszczają załadunek i rozładunek w danym państwie członkowskim wykonywany przez przewoźnika, który nie ma siedziby w tym w państwie członkowskim.

Artykuł 2

Dla celów niniejszego Rozporządzenia:

- "pojazd" oznacza pojazd samochodowy zarejestrowany w państwie członkowskim, lub też zespół pojazdów, z których przynajmniej pojazd samochodowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim, i który jest wykorzystywany wyłącznie do transportu rzeczy,
- "transport międzynarodowy" oznacza:
 - przejazd dokonywany przez pojazd, gdy miejsce rozpoczęcia i miejsce zakończenia jazdy znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub krajów nie-członkowskich;
 - przejazd dokonywany przez pojazd z państwa członkowskiego do państwa nie-członkowskiego i z powrotem, z tranzytem lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw nie-członkowskich;
 - przejazd bez ładunku w związku z takim transportem.

Artykuł 3

1. Transport międzynarodowy będzie wykonywany na podstawie licencji Wspólnoty.
2. Licencja Wspólnoty będzie wydawana przez państwo członkowskie, zgodnie z Artykułami 5 i 7 każdemu przedsiębiorcy wykonującemu transport drogowy rzeczy zarobkowo, który:
 - ma siedzibę w państwie członkowskim, nazywanym odtąd "państwem członkowskim siedziby", zgodnie z ustawodawstwem tego państwa członkowskiego,
 - jest uprawniony w tym państwie członkowskim, zgodnie z ustawodawstwem Wspólnoty oraz tego państwa dotyczącym dopuszczenia do zawodu przewoźnika drogowego, do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy.

Artykuł 4

Licencja Wspólnoty, o której mowa w Artykule 3, zastąpi dokument wydawany przez odpowiednie organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika tam, gdzie takie dokumenty istnieją, poświadczając, że przedsiębiorcy udzielono dostępu do rynku międzynarodowego transportu drogowego rzeczy.

W odniesieniu do transportu, który objęty jest zakresem niniejszego Rozporządzenia, zastąpi ono również zarówno zezwolenia wspólnotowe, jak i zezwolenia bilateralne wymieniane

pomiędzy państwami członkowskimi, które są wymagane do czasu wejścia w życie niniejszego Rozporządzenia.

Artykuł 5

1. Licencja Wspólnoty, o której mowa w Artykule 3, będzie wydawana przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika.
2. Państwa członkowskie wydadzą posiadaczowi oryginał licencji Wspólnoty, który będzie przechowywany przez przedsiębiorstwo transportowe oraz określoną liczbę poświadczonych wiernych kopii odpowiadających liczbie pojazdów w posiadaniu właściciela licencji Wspólnoty, bez względu na to czy należą do niego całkowicie, czy też na przykład są wynajmowane, dzierżawione, w leasingu itp.
3. Licencja Wspólnoty będzie zgodna ze wzorem zamieszczonym w Załączniku 1, który określa również zasady regulujące jego stosowanie.
4. Licencja Wspólnoty będzie wystawiona na nazwę przedsiębiorcy i nie może być przekazywana żadnej stronie trzeciej. Poświadczone wiernie kopie będą przechowywane w pojeździe i muszą być okazywane na każde żądanie upoważnionego urzędnika kontroli.

Artykuł 6

Licencja Wspólnoty będzie wydawana na okres 5 lat. Okres ten podlega przedłużeniu.

Artykuł 7

Po wpłynięciu wniosku o przyznanie licencji Wspólnoty, a także nie później niż po pięciu latach od chwili jej wydania i a następnie co najmniej raz na pięć lat, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorcy będą sprawdzać, czy przedsiębiorca spełnia lub czy nadal spełnia warunki określone w Artykule 3 (2).

Artykuł 8

1. Jeśli warunki ustalone w artykule 3(2) nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika odrzucają wniosek o wydanie lub wznowienie licencji Wspólnoty w trybie uzasadnionej decyzji.
2. Właściwe organy cofną licencję Wspólnoty w przypadku, kiedy jej posiadacz:
 - przestał spełniać warunki określone w artykule 3 (2),
 - dostarczył błędnych informacji w związku z danymi wymaganymi do wydania licencji Wspólnoty.
3. W przypadku poważnego naruszenia lub powtarzających się mniejszych naruszeń przepisów transportowych, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorcy, który popełnił te naruszenia, mogą - między innymi - czasowo lub częściowo zawiesić poświadczone wiernie kopie licencji Wspólnoty.

Sankcje te zostaną określone z uwzględnieniem wagi naruszenia popełnionego przez posiadacza licencji Wspólnoty, a także ogólnej liczby poświadczonych wiernych kopii, jakie posiada dla potrzeb wykonywania transportu międzynarodowego.

Artykuł 9

Państwa członkowskie zagwarantują wnioskodawcy lub posiadaczowi licencji Wspólnoty możliwość odwołania się od każdej decyzji wydanej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorcy, orzekające odmowę wydania lub cofnięcie licencji.

Artykuł 10

Do 31 stycznia włącznie każdego roku, państwa członkowskie będą informować Komisję o liczbie przedsiębiorców transportu drogowego rzeczy posiadających licencję Wspólnoty według stanu na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, oraz o liczbie poświadczonych wiernych kopii odpowiadającej liczbie pojazdów będących w użyciu na ten dzień.

Artykuł 11

1. Państwa Członkowskie będą udzielać sobie nawzajem pomocy dla zapewnienia stosowania i monitorowania niniejszego Rozporządzenia.
2. W przypadku, kiedy właściwe organy państwa członkowskiego mają świadomość, że przepisy niniejszego Rozporządzenia zostały naruszone przez przewoźnika z innego państwa członkowskiego, takie państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało popełnione, poinformuje odpowiednie organy państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorcy i może je wezwać do zastosowania sankcji zgodnych z niniejszym Rozporządzeniem.
3. W przypadku poważnego naruszenia lub powtarzających się naruszeń przepisów transportowych, właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma swoją siedzibę sprawdzą, w jaki sposób stosowane są sankcje przewidziane w artykule 8 (3) oraz powiadomią o swojej decyzji właściwe organy państwa członkowskiego, w którym zostały popełnione naruszenia.

Artykuł 12

Uchylone zostają następujące dokumenty:

- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3164/76,
- Artykuł 4 Dyrektywy Rady nr 75/130/EWG z dnia 17 stycznia 1975 r. dotyczącej ustanowienia wspólnych reguł dla pewnych rodzajów kombinowanego transportu rzeczy pomiędzy państwami członkowskimi⁽⁹⁾,
- Dyrektywa Rady 65/269/EWG z dnia 13 maja 1965 r. dotycząca ujednoczenia pewnych reguł związanych z zezwoleniami w transporcie drogowym rzeczy pomiędzy państwami członkowskimi⁽¹⁰⁾,
- Decyzja Rady 80/48/EWG z dnia 20 grudnia 1979 r. dotycząca dostosowania zdolności przewozowej zarobkowego transportu drogowego rzeczy między Państwami Członkowskimi⁽¹¹⁾.

Artykuł 13

Pierwsza Dyrektywa Rady z dnia 23 lipca 1962 r. zostaje niniejszym zmieniona, jak następuje:

1. tytuł otrzymuje brzmienie: "Pierwsza Dyrektywa Rady z dnia 23 lipca 1962 r. dotycząca ustanowienia wspólnych reguł dla pewnych rodzajów transportu drogowego rzeczy";
2. Artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

' Artykuł 1

1. Zgodnie z warunkami ustalonymi w ustępie 2, państwa członkowskie zliberalizują te rodzaje międzynarodowego zarobkowego transportu drogowego rzeczy i przewozów na potrzeby własne, wymienione w Załączniku, jeśli taki transport jest wykonywany z, do lub w tranzycie przez ich terytorium.
2. Te rodzaje transportu i przejazdu bez ładunku wykonywane w związku z rodzajami transportu wymienionymi w Załączniku są zwolnione z licencji Wspólnoty oraz wszelkich innych zezwoleń przewozowych";
3. Załącznik II zostanie usunięty, a tekst Załącznika 1 zastąpiony tekstem załącznika II do niniejszego Rozporządzenia.

Artykuł 14

Państwa członkowskie poinformują Komisję o środkach, jakie podjęły w celu wprowadzenia w życie niniejszego Rozporządzenia.

Artykuł 15

Niniejsze Rozporządzenie wchodzi w życie w następnym dniu po jego ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Obowiązuje od dnia 1 stycznia 1993 roku.

Niniejsze Rozporządzenie obowiązuje i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 26 marca 1992 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
Joaquim Ferreira do Amaral

- (1) OJ nr C 238, 13.09.1991, str.2
- (2) OJ nr C 39, 17.02.1992
- (3) OJ nr C 40, 17.02.1992, str. 15
- (4) ECR 1985, str. 1513.
- (5) OJ nr L 163, 30.06.1988, str. 1
- (6) OJ Nr L 357, 29.12.1976, str. 1. Rozporządzenie zmienione ostatnio Rozporządzeniem (EWG) nr 3914/90 (OJ nr L 375, 31.12.1990, str. 7)
- (7) OJ nr L 308, 19.11.1974, str.1. Dyrektywa zmieniona ostatnio Rozporządzeniem (EWG) nr 3572/90 (OJ nr L 353, 17.12.1990, str. 12).
- (8) OJ nr L 308, 19.11.1974, str. 1. Dyrektywa zmieniona ostatnio Dyrektywą 84/647/EWG (OJ Nr L 335, 22.12.1984, str. 72)
- (9) OJ Nr L 48, 22.02.1975, str. 31. Dyrektywa zmieniona ostatnio Dyrektywą 91/224/EWG (OJ Nr L 103, 23.04.1991, str.1)
- (10) OJ nr 88, 24.05.1965, str. 1469/65. Dyrektywa zmieniona ostatnio Dyrektywą 85/505/EWG (OJ Nr L 309, 21.11.1985, str. 27)
- (11) OJ Nr L 18, 24.01.1980, str. 21.

ZAŁĄCZNIK I
Załącznik
WSPÓLNOTA EUROPEJSKA
(a)
(Niebieska karta – DIN A4)
(Pierwsza strona licencji)

(Tekst w (jednym z) oficjalnych języków państwa członkowskiego wystawiającego licencję)

Państwo wystawiające licencję Znak wyróżniający ¹

Nazwa właściwych władz lub organu

LICENCJA Nr ...
na międzynarodowy zarobkowy transport drogowy rzeczy

Niniejsza licencja upoważnia²

.....

.....

.....

do wykonywania międzynarodowego zarobkowego transportu drogowego rzeczy, na każdej trasie, i dotyczy podróży lub części podróży wykonywanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 881/92 z 26 marca 1992 r., oraz na ogólnych warunkach określonych w niniejszej licencji.

Uwagi szczególne:

.....

.....

.....

Niniejsza licencja jest ważna od do

Wystawiono w w dniu

.....
3

¹ Znakami wyróżniającymi są: (B) dla Belgii, (DK) dla Danii, (D) dla Niemiec, (GR) dla Grecji, (E) dla Hiszpanii, (F) dla Francji, (IRL) dla Irlandii, (I) dla Włoch, (L) dla Luksemburga, (NL) dla Holandii, (P) dla Portugalii, (UK) dla Wielkiej Brytanii.

² Nazwisko lub nazwa handlowa oraz pełny adres przewoźnika drogowego rzeczy

³ Podpis i pieczęć właściwych władz lub organu wystawiającego.

(b)
(Druga strona licencji)

(Tekst w (jednym z) oficjalnych języków państwa członkowskiego wystawiającego licencję)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejsza licencja wydana została z mocy Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 881/92 z 26 marca 1992 r., w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy w ramach Wspólnoty do lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich¹.

Uprawnia ona posiadacza do wykonania międzynarodowego zarobkowego transportu drogowego rzeczy, na każdej trasie, i dotyczy podróży lub części podróży wykonywanych na terytorium Wspólnoty oraz, tam gdzie jest to właściwe, na warunkach niżej określonych:

- w których punkt wyjazdu (początkowy) i punkt przybycia (końcowy) usytuowane są w dwóch różnych państwach członkowskich, z lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państwa inne niż członkowskie,
- z państwa członkowskiego do państwa innego niż członkowskie lub odwrotnie, z lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państwa inne niż członkowskie,
- pomiędzy państwami innymi niż członkowskie z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich,

oraz przebiegów próżnych związanych z takim przewozem.

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa innego niż członkowskie lub odwrotnie, licencja zachowuje ważność na tę część podróży, która wykonywana jest na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku na podstawie zawartej niezbędnej umowy pomiędzy Wspólnotą a danym państwem innym niż członkowskie, zgodnie z Rozporządzeniem (EWG) Nr 881/92.

Licencja wystawiona jest na określonego posiadacza i nie może być odstępowane osobom trzecim.

Może ona zostać cofnięta przez właściwe władze państwa członkowskiego, które ją wydały, w szczególności jeżeli drogowy przewoźnik rzeczy:

- nie spełnia wymogów stosowania licencji,
- złożył błędne informacje w zakresie danych koniecznych dla przedłużenia licencji.

Oryginał licencji musi być przechowywany przez przedsiębiorstwo drogowego transportu rzeczy.

Wypis z licencji musi znajdować się w pojeździe². W przypadku zespołu pojazdów musi on odnosić się do pojazdu silnikowego. Wypis dotyczy zespołu pojazdów nawet w przypadku, gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji, lub jeżeli jest zarejestrowana i posiada zezwolenie na korzystanie z dróg w innym państwie członkowskim.

Licencja musi być okazywana na każde wezwania upoważnionego urzędnika kontroli.

Na terytorium każdego państwa członkowskiego posiadacz licencji musi stosować się do przepisów, regulacji i administracyjnych postanowień obowiązujących w tym państwie, w szczególności z dziedziny transportu i ruchu drogowego.

¹ OJ L 95. 9.4.1992, str. 1.

² „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub zespół pojazdów, z których co najmniej pojazd silnikowy zarejestrowany jest w państwie członkowskim, wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy.

ZAŁĄCZNIK II

ZAŁĄCZNIK

Rodzaje przewozów zwolnione z licencji Wspólnoty i z wszelkich innych zezwoleń przewozowych

1. Transport poczty, jako przewóz użyteczności publicznej.
2. Transport pojazdów uszkodzonych lub zepsutych.
3. Transport rzeczy pojazdami samochodowymi, których dopuszczalna masa całkowita łącznie z przyczepą, nie przekracza sześciu ton, lub których dopuszczalna ładowność łącznie z przyczepą, nie przekracza 3,5 tony.
4. Transport rzeczy pojazdami samochodowymi pod warunkiem, że:
 - (a) rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;
 - (b) celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich wewnątrz lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;
 - (c) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwie;
 - (d) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa lub zostały zakupione przez nie na odroczonych warunkach lub wynajęte pod warunkiem, że w tym drugim przypadku spełniają warunki Dyrektywy Rady 84/647/EWG z dnia 19 grudnia 1984 r. dotyczącej użytkowania pojazdów wynajmowanych bez kierowców dla transportu drogowego rzeczy⁽¹⁾

Niniejsze postanowienie nie stosuje się do użytkowania pojazdu zastępczego podczas krótkiej awarii normalnie używanego pojazdu;

 - (e) transport stanowi działalność pomocniczą w stosunku do ogólnej działalności przedsiębiorstwa.
5. Transport produktów medycznych, akcesoriów, wyposażenia i inne artykuły niezbędne dla celów pomocy medycznej w niebezpieczeństwie, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych.

(1) OJ Nr L 335, 22.12.1984, str.72

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) Nr 684/92
z dnia 16 marca 1992 roku
*dotyczące ogólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,
uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, a w szczególności jego art. 75,

mając na uwadze projekt Komisji ⁽¹⁾,

mając na uwadze opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

podczas gdy, zgodnie z art. 75 (1) Traktatu, ustanowienie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą, między innymi, ustalenie wspólnych zasad mających zastosowanie do międzynarodowego przewozu osób transportem drogowym;

podczas gdy takie zasady zostały ustalone w Rozporządzeniach Rady nr 117/66/EWG⁽⁴⁾, (EWG) nr 516/72⁽⁵⁾ i (EWG) nr 517/72⁽⁶⁾, a niniejsze Rozporządzenie nie kwestionuje liberalizacji osiągniętej przez te Rozporządzenia;

podczas gdy swoboda świadczenia usług stanowi podstawową zasadę wspólnej polityki transportowej i wymaga zagwarantowania przewoźnikom ze wszystkich państw członkowskich dostępu do międzynarodowych rynków transportowych bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo lub siedzibę;

powinny być ustanowione przepisy umożliwiające elastyczne rozwiązania podlegające określonym warunkom, w zakresie przewozów wahałowych z noclegiem, przewozów regularnych specjalnych i pewnych przewozów okazjonalnych, w celu zaspokojenia zapotrzebowania rynku;

zachowując zasadę udzielania zezwoleń na prowadzenie przewozów regularnych i wahałowych bez noclegu, należy dokonać pewnych zmian, w szczególności jeśli chodzi o procedury dotyczące zezwoleń;

należy zagwarantować przestrzeganie zasad Traktatu dotyczących konkurencji; tak daleko, jak to możliwe, formalności administracyjne, jednak bez zaniechania kontroli i kar gwarantujących właściwe stosowanie niniejszego Rozporządzenia;

do państw członkowskich należy podjęcie stosownych środków dla wprowadzenia niniejszego Rozporządzenia w życie;

* Po zmianach wprowadzonych Rozporządzeniem Rady nr 11/98 z 11.12.1997 r.

stosowanie niniejszego Rozporządzenia powinno być monitorowane za pośrednictwem raportów przedkładanych Komisji, a wszelkie przyszłe działania w tej dziedzinie powinny być rozważane w świetle takiego raportu,

PRZYJĘŁA NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

CZĘŚĆ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze Rozporządzenie stosuje się do międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem na terytorium Wspólnoty zarobkowo lub na własny rachunek, przez przewoźników mających siedzibę w państwie członkowskim zgodnie z jego ustawodawstwem, przy użyciu pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim, które są przystosowane i przeznaczone, ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie, do przewozu więcej niż dziewięciu osób, wraz z kierowcą, oraz do przemieszczania się tych pojazdów bez pasażerów w związku z takim przewozem.

Zmiana pojazdu lub przerwa w przewozie dla umożliwienia realizacji części podróży przy pomocy innego środka transportu, nie ma wpływu na stosowanie niniejszego Rozporządzenia.

2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do kraju trzeciego i z powrotem, niniejsze Rozporządzenie stosuje się do części podróży na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, po zawarciu niezbędnej umowy między Wspólnotą a zainteresowanym krajem trzecim.

3. Do czasu zawarcia umów między Wspólnotą a zainteresowanymi krajami trzecimi, niniejsze Rozporządzenie nie będzie mieć wpływu na przepisy dotyczące przewozu, o których mowa w ustępie 2, zawarte w umowach dwustronnych podpisanych przez państwa członkowskie z tymi krajami trzecimi. Państwa członkowskie będą dążyć do dostosowania tych umów w celu zapewnienia zgodności z zasadą niedyskryminacji między przewoźnikami Wspólnoty.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszego Rozporządzenia będą obowiązywać następujące definicje:

1. Przewozy regularne

1.1. Przewozy regularne są to usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, a pasażerowie są zabierani na z góry określonych przystankach i dowożeni na z góry określone przystanki.

Przewozy regularne są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, tam gdzie jest to wymagane, obowiązku rezerwacji.

Regularnego charakteru tych usług nie będą naruszały żadne dostosowania do warunków ich funkcjonowania.*)

1.2. Usługi, bez względu na to, przez kogo organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów, o ile przewozy te są wykonywane przy spełnieniu warunków określonych w ustępie 1.1., są uważane za przewozy regularne.

Przewozy takie będą dalej nazywane "przewozami regularnymi specjalnymi".

Przewozy regularne specjalne obejmują :

- (a) przewóz pracowników na trasie między domem i miejscem pracy,
- (b) przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnej,
- (c) przewóz żołnierzy i ich rodzin między państwem pochodzenia a miejscem skoszarowania,

Fakt, że przewozy regularne specjalne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na ich zaliczenie do przewozów regularnych.

1.3. Organizacja na okres przejściowy, równoległych linii obsługujących te same grupy ludności co istniejące przewozy regularne, przewozów nie obsługujących niektórych przystanków i obsługujących dodatkowe przystanki w istniejących usługach regularnych, będzie podlegała takim samym zasadom jakie dotyczą istniejących usług regularnych.

3. Przewozy okazjonalne

3.1. Przewozy okazjonalne to usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym usług regularnych specjalnych, oraz które przede wszystkim charakteryzuje fakt przewożenia grupy pasażerów zebranej z inicjatywy klienta lub samego przewoźnika.

Organizacja usług równoległych lub tymczasowych analogicznych z istniejącymi usługami regularnymi oraz służących tym samym pasażerom, podlegać będzie zezwoleniu, zgodnie z procedurą określoną w Części II.

3.3. Przewozy, o których mowa w punkcie 3, nie przestaną być usługami okazjonalnymi wyłącznie z powodu ich świadczenia w określonych odstępach czasu.

3.4. Przewozy okazjonalne mogą być świadczone przez grupę przewoźników działających w imieniu tego samego przedsiębiorcy, a podróźni mogą korzystać z połączenia na trasie u innego przewoźnika z tej samej grupy, na terytorium jednego z państw członkowskich.

Nazwy takich przewoźników i punkty połączeń na trasie zostaną przekazane właściwym władzom zainteresowanych państw członkowskich, w trybie, który zostanie ustalony przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w Artykule 16a.

4. Przewozy na potrzeby własne

Przewozy na potrzeby własne jest to działalność prowadzona w celach nie-komercyjnych i nie-zarobkowych przez osobę fizyczną lub prawną, pod warunkiem, że:

- działalność transportowa jest jedynie działalnością pomocniczą dla osoby fizycznej lub prawnej,

- używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej, lub otrzymała je ona na warunkach odroczonej odpłatności, albo pojazdy są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, i są prowadzone przez członków personelu osoby fizycznej lub prawnej, lub przez osobę fizyczną osobiście.

Artykuł 3

Swoboda świadczenia usług

1. Każdemu przewoźnikowi wykonującemu zarobkowo transport, o którym mowa w Artykule 1, wolno będzie wykonywać usługi transportowe określone w Artykule 2, bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo lub siedzibę, jeżeli:

- jest on upoważniony w państwie swojej siedziby do wykonywania przewozów regularnych, w tym regularnych specjalnych, lub okazjonalnych autokarem i autobusem;
- spełnia warunki określone zgodnie z zasadami Wspólnoty, dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego osób w transporcie krajowym i międzynarodowym;
- spełnia wymagania prawa w zakresie bezpieczeństwa na drogach, pod względem norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów.

2. Każdemu przewoźnikowi pracującemu na potrzeby własne, o których mowa w Artykule 1, wolno będzie wykonywać usługi przewozowe określone w Artykule 13, bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo i siedzibę, jeśli:

- jest on upoważniony w państwie, gdzie ma swoją siedzibę, do wykonywania przewozów autokarem i autobusem zgodnie z warunkami dostępu do rynku określonymi w ustawodawstwie krajowym;
- spełnia wymagania prawa w zakresie bezpieczeństwa na drogach, pod względem norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów.

Artykuł 3a

Licencja Wspólnoty

1. Dla wykonywania międzynarodowego transportu drogowego osób autokarem i autobusem, każdy przewoźnik spełniający kryteria określone w Artykule 3(1) musi posiadać licencję Wspólnoty wydaną przez właściwe władze państwa członkowskiego jego siedziby, zgodnie ze wzorem określonym w Załączniku.

2. Właściwe władze państwa członkowskiego jego siedziby wydają licencjobiorcy oryginał licencji Wspólnoty, który będzie znajdował się w posiadaniu przewoźnika, a także odpowiednią liczbę poświadczonych wiernych kopii, odpowiadającą liczbie pojazdów wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie osób - w dyspozycji posiadacza licencji Wspólnoty, zarówno w pełnym zakresie własności lub w innej formie, szczególnie na mocy umowy zakupu-sprzedży ratalnej, umowy wynajmu lub umowy leasingowej.

3. Licencja Wspólnoty zostanie wydana na przewoźnika i nie może być nikomu odstępowana. Poświadczona wierna kopia licencji Wspólnoty będzie przewożona w pojeździe i okazywana na żądanie każdego upoważnionego urzędnika.

4. Licencja Wspólnoty będzie wydawana na odnawialny okres pięciu lat
5. Licencja Wspólnoty zastąpi dokument wydany przez właściwe władze państwa członkowskiego, w której przewoźnik ma siedzibę, zaświadczający, że przewoźnik ma dostęp do rynku międzynarodowych drogowych przewozów osób.
6. Po złożeniu wniosku o wydanie licencji, i przynajmniej co każde pięć lat od tego momentu, właściwe władze państwa członkowskiego będą sprawdzać, czy przewoźnik spełnia lub nadal spełnia, warunki określone w Artykule 3 (1).
7. W przypadkach, kiedy warunki określone w Artykule 3(1) nie są spełnione, właściwe władze państwa członkowskiego odmówią wydania lub odnowienia licencji Wspólnoty w drodze uzasadnionej decyzji.
8. Państwa członkowskie zagwarantują wnioskodawcy lub posiadaczowi licencji Wspólnoty prawo do odwołania się od decyzji właściwych władz państwa członkowskiego o odmowie wydania lub odebraniu tej licencji.
9. Państwa członkowskie poinformują Komisję, nie później niż do 31 stycznia każdego roku, o liczbie przewoźników posiadających licencję Wspólnoty wg stanu na dzień 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie poświadczonych wiernych kopii odpowiadających liczbie pojazdów w obiegu.
10. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że licencja Wspólnoty będzie również ważna dla krajowego transportu drogowego.

Artykuł 4

Dostęp do rynku

1. Przewozy okazjonalne, zdefiniowane w Artykule 2 (3.1) nie wymagają zezwolenia.
2. Przewozy regularne specjalne zdefiniowane w Artykule 2 (1.2) nie wymagają zezwolenia, jeśli są objęte umową zawartą pomiędzy organizatorem i przewoźnikiem.
3. Puste kursy pojazdów w związku z operacjami transportowymi, o których mowa w ustępach 1 i 2, również nie będą wymagały zezwolenia.
4. Przewozy regularne zdefiniowane w pierwszym akapicie Artykułu 2 (1.1) oraz przewozy regularne specjalne nie objęte umową zawartą pomiędzy organizatorem i przewoźnikiem, będą wymagały zezwolenia, zgodnie z Artykułami od 5 do 10.
5. Procedury dotyczące transportu na potrzeby własne zostały określone w Artykule 13.

CZĘŚĆ II

PRZEWOZY REGULARNE PODLEGAJĄCE ZEZWOLENIU

Artykuł 5

Charakter zezwolenia

1. Zezwolenia będą wystawiane na przedsiębiorstwo przewozowe i nie mogą być przez nie odstępowane stronom trzecim. Jednakże przewoźnik, który otrzymał zezwolenie, może za zgodą władz, o których mowa w artykule 6 (1), świadczyć usługi poprzez podwykonawcę. W takim przypadku, w zezwoleniu będzie wskazana nazwa tego przedsiębiorstwa i zaznaczona jego rola jako podwykonawcy. Podwykonawca musi spełniać warunki określone w artykule 3 (1).

W przypadku przedsiębiorstw zrzeszonych dla celów świadczenia przewozów regularnych, zezwolenie będzie wystawione na nazwy wszystkich przedsiębiorstw. Zostanie ono przekazane przedsiębiorstwu zarządzającemu działalnością, natomiast pozostałe przedsiębiorstwa otrzymają kopie. W zezwoleniu wymienione będą nazwy wszystkich przedsiębiorstw.

2. Okres ważności zezwolenia nie będzie przekraczał pięciu lat. Może on być ustalony na krótszy okres bądź to na prośbę wnioskodawcy, bądź za wzajemną zgodą właściwych władz państw członkowskich, na których terytorium pasażerowie są zabierani bądź wysiadają.

3. W zezwoleniu zostanie wyszczególnione:

- (a) rodzaj świadczonych usług;
- (b) trasa usługi, z określeniem w szczególności, miejsca odjazdu i miejsca przyjazdu;
- (c) okres ważności zezwolenia;
- (d) przystanki i rozkład jazdy.

4. Zezwolenie będzie zgodne ze wzorem ustalonym przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w Artykule 16a.

5. Zezwolenie będzie uprawniać posiadacza(y) do wykonywania przewozów regularnych na terytoriach wszystkich państw członkowskich, przez które przechodzą trasy świadczonej usługi.

6. Operator usług regularnych może użyć dodatkowych pojazdów w ograniczonych przypadkach oraz w sytuacjach wyjątkowych.

W takim przypadku przewoźnik musi zagwarantować, że następujące dokumenty będą znajdowały się w pojeździe:

- kopia zezwolenia na przewozy regularne,
- kopia umowy zawartej pomiędzy operatorem przewozów regularnych i przedsiębiorstwem zapewniającym dodatkowe pojazdy, lub ekwiwalentny dokument,
- poświadczona wierna kopia licencji Wspólnoty wydanej wykonawcy przewozów regularnych.

Artykuł 6

Składanie wniosków o zezwolenie

1. Wnioski o zezwolenie na przewozy regularne będą składane właściwym władzom państwa członkowskiego, na terytorium którego znajduje się miejsce odjazdu, dalej zwanym "organami udzielającymi zezwolenia". Miejsce odjazdu będzie oznaczać "jeden z terminali przewozowych".
2. Wnioski będą zgodne ze wzorem ustalonym przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w Artykule 16a.
3. Osoby składające wniosek o zezwolenie przedstawiają wszelkie dalsze informacje, które uznają za stosowne, lub które są wymagane przez organy udzielające zezwolenia, w szczególności harmonogram kursów umożliwiający monitorowanie zgodności okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowcy z aktami prawnymi Wspólnoty w tym zakresie, oraz kopię licencji Wspólnoty na międzynarodowy zarobkowy transport drogowy osób, określoną w Artykule 3a.

Artykuł 7

Procedura udzielania zezwoleń

1. Zezwolenia będą wydawane w porozumieniu z władzami wszystkich państw członkowskich, na terytorium których pasażerowie są zabierani lub wysiadają. Organy udzielające zezwolenia, przekażą tym władzom - jak również właściwym władzom państw członkowskich, których terytorium jest przekraczane bez zabierania bądź pozostawiania pasażerów - kopię wniosku, wraz z kopiami wszelkich odpowiednich dokumentów, i ich ocenę.
 2. Właściwe władze państw członkowskich, które zostały poproszone o wyrażenie zgody, powiadomią organy udzielające zezwolenia o swej decyzji wobec wniosku, w okresie dwóch miesięcy. Niniejszy limit czasowy będzie obliczany od daty otrzymania prośby o wydanie opinii, która widnieje na potwierdzeniu. Jeśli w tym okresie organy udzielające zezwolenia nie otrzymają żadnej odpowiedzi, uznają, że konsultowane władze wydały zgodę i udzielią zezwolenia.
- Władze państw członkowskich, których terytorium jest przekraczane bez zabierania bądź pozostawiania pasażerów, mogą powiadomić organy udzielające zezwolenia o swoich uwagach, w okresie ustalonym w pierwszym akapicie.
3. Zgodnie z ustępem 7 i 8, organy udzielające zezwolenia podejmą decyzję odnośnie wniosku w okresie czterech miesięcy od daty założenia wniosku przez przewoźnika.
 4. Zezwolenie zostanie udzielone, o ile **nie zachodzą** następujące sytuacje:
 - (a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi objętej wnioskiem przy pomocy wyposażenia bezpośrednio mu dostępnego;
 - (b) w przeszłości wnioskodawca nie stosował się do przepisów w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, a w szczególności - do warunków i wymagań związanych z zezwoleniami na międzynarodowy transport drogowy osób, lub jeśli

dopuszczył się poważnych naruszeń aktów prawnych w zakresie bezpieczeństwa drogowego, w szczególności - przepisów dotyczących pojazdów, czasu ich prowadzenia oraz do przerw dla kierowców;

- (c) w przypadku wniosku o odnowienie zezwolenia, nie zastosowano się do warunków udzielenia zezwolenia;
- (d) wykazano, że rzeczony przewozy w bezpośredni sposób zagrażą istnieniu usług, na których wykonywanie wcześniej udzielono zezwolenia, z wyjątkiem przypadków w których rzeczony przewozy regularne są świadczone przez jednego tylko przewoźnika lub tylko przez grupę przewoźników;
- (e) istnieje przekonanie, że świadczenie usług objętych wnioskiem ma na celu wykonywanie jedynie najbardziej lukratywnych z istniejących usług na danych połączeniach;
- (f) państwo członkowskie zdecyduje - na podstawie szczegółowej analizy - że rzeczony przewozy wpłynęłyby w znaczący sposób na żywotność porównywalnych usług kolejowych na porównywalnych trasach. Każda decyzja odnośnie niniejszego przepisu, wraz z jej przyczynami, zostanie przekazana przewoźnikom, których dotyczy.

Od dnia 1 stycznia 2000, w przypadku gdy istniejąca międzynarodowa linia autobusowa poważnie narusza żywotność porównywalnej trasy kolejowej, państwo członkowskie może, za zgodą Komisji, zawiesić lub cofnąć przewoźnikowi zezwolenie na wykonywanie tej międzynarodowej usługi autobusowej, za uprzednim sześciomiesięcznym wypowiedzeniem.

Fakt oferowania przez przewoźnika niższych cen niż oferowane przez innych przewoźników drogowych oraz fakt obsługiwania rzeczonoego połączenia przez innego przewoźnika drogowego, nie może sam w sobie stanowić usprawiedliwienia dla odrzucenia wniosku.

5. Organ udzielający zezwolenia oraz właściwe władze wszystkich państw członkowskich przestrzegających tej procedury, dla osiągnięcia zgodności z przepisami ustępu 1, mogą odrzucić wniosek jedynie na podstawie przyczyn zgodnych z niniejszym Rozporządzeniem.

6. Jeśli procedura osiągnięcia zgodności, o której mowa w ustępie 1, uniemożliwia organowi udzielającemu zezwolenia podjęcie decyzji odnośnie wniosku, kwestia ta może być przedstawiona Komisji w okresie pięciu miesięcy liczonych od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.

7. Po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi, Komisja w okresie dziesięciu tygodni podejmie decyzję, która wejdzie w życie w okresie 30 dni od powiadomienia zainteresowanych państw członkowskich.

8. Decyzja Komisji będzie obowiązywać do momentu osiągnięcia porozumienia przez zainteresowane państwa członkowskie.

9. Po zakończeniu procedury określonej w niniejszym Artykule, organ udzielający zezwoleń poinformuje wszystkie władze wspomniane w ustępie 1 o swojej decyzji, poprzez wysłanie kopii wszystkich zezwoleń; właściwe władze tranzytowych państw członkowskich mogą zaznaczyć, że nie życzą sobie być tak poinformowane.

Artykuł 8

Udzielanie i przedłużanie zezwoleń

1. Po zakończeniu procedury, o której mowa w artykule 7, organ udzielający zezwolenia, udzieli go bądź oficjalnie odrzuci wniosek.
2. W decyzjach o odrzuceniu wniosku muszą być podane powody, na jakich decyzje zostały oparte. Państwa członkowskie zagwarantują przedsiębiorstwom, których wnioski zostały odrzucone, możliwość złożenia odwołania.
3. Artykuł 7 stosuje się, *mutatis mutandis*, do wniosków o przedłużenie ważności zezwoleń lub o zmianę warunków, na jakich będą świadczone przewozy objęte zezwoleniem.

W przypadku niewielkich zmian w warunkach prowadzenia działalności, w szczególności dotyczących przerw, wysokości opłat i rozkładu jazdy, organ udzielający zezwolenia jest obowiązany jedynie do przekazania innym zainteresowanym państwom członkowskim odnośnej informacji.

Zainteresowane państwa członkowskie mogą również wyrazić zgodę na to, aby organ udzielający zezwolenia sam podejmował decyzje o zmianach warunków, na jakich świadczone są przewozy.

Artykuł 9

Utrata ważności zezwolenia

1. Bez naruszania Artykułu 14 Rozporządzenia (EWG) nr 1191/69⁽⁷⁾ zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych traci ważność z końcem jego daty ważności lub po trzech miesiącach od dnia, w którym organ udzielający zezwolenia otrzymał od posiadacza zezwolenia oświadczenie o zamiarze wycofania się ze świadczenia usług. Takie oświadczenie musi zawierać odpowiednie uzasadnienie powodów.
2. Jeśli zapotrzebowanie na daną usługę przestało istnieć, okres, o jakim mowa w ustępie 1, zostanie skrócony do jednego miesiąca.
3. Organy udzielające zezwoleń zawiadomią właściwe władze pozostałych zainteresowanych państw członkowskich o tym, że zezwolenie utraciło ważność.
5. Posiadacz zezwolenia zawiadomi użytkowników korzystających z jego usług o swoim wycofaniu się, z miesięcznym wyprzedzeniem, za pośrednictwem powszechnie dostępnej informacji.

Artykuł 10

Zobowiązania przewoźników

1. Do czasu wygaśnięcia zezwolenia i poza wyjątkami działania siły wyższej, przedsiębiorca jest obowiązany do podejmowania wszelkich środków w celu zagwarantowania usług przewozowych spełniających normy ciągłości, regularności i liczby miejsc, a także - innych

warunków ustalonych przez właściwe władze, zgodnie z artykułem 5 (3).

2. Przewoźnik przedstawi trasę przewozu, przystanki, rozkład jazdy, taryfy oraz warunki przewozu - o ile nie są ustalone prawnie - w sposób zapewniający łatwy dostęp do informacji dla wszystkich użytkowników.

3. Bez naruszania Rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, zainteresowane państwa członkowskie będą mogły, na mocy wspólnego porozumienia i w porozumieniu z posiadaczem zezwolenia, wprowadzać zmiany do warunków wykonywania przewozów regularnych.

CZEŚĆ III

PRZEWOZY OKAZJONALNE I INNE PRZEWOZY ZWOLNIONE Z ZEZWOLENIA

Artykuł 11

Formularz jazdy

1. Przewozy, o których mowa w artykule 4 (1), będą wykonywane na podstawie formularza jazdy.

2. Przewoźnik wykonujący przewozy okazjonalne będzie wypełniał formularz jazdy przed każdą podróżą.

2. Formularz jazdy będzie zawierał przynajmniej poniższe informacje:

- (a) rodzaj usługi;
- (b) główną trasę;
- (c) przewoźnika (przewoźników) zaangażowanego.

4. Książka formularzy jazdy będzie dostarczana przez właściwe władze państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo transportowe ma swoją siedzibę lub przez organa do tego wyznaczone.

5. Komisja, zgodnie z procedurą zawartą w Artykule 16a, ustali wzór formularza jazdy oraz sposób jego stosowania.

Artykuł 12

Wycieczki lokalne

W ramach międzynarodowych przewozów okazjonalnych przewoźnik może wykonywać przewozy okazjonalne (wycieczki lokalne) w państwie członkowskim innym niż to, w którym ma swoją siedzibę.

Usługi takie będą przeznaczone dla pasażerów nie-rezydentów, przewiezionych uprzednio przez tego samego przewoźnika w ramach jednej z usług międzynarodowych wymienionych w akapicie 1. Muszą oni być przewożeni tym samym pojazdem lub innym pojazdem

należącym do tego samego przewoźnika lub do grupy przewoźników.

CZEŚĆ IV

PRZEWOZY NA POTRZEBY WŁASNE

Artykuł 13

1. Przewozy na potrzeby własne, zdefiniowane w artykule 2 pkt. 4, będą zwolnione ze wszystkich zezwoleń, ale będą podlegać systemowi zaświadczeń.

3. Zaświadczenia przewidziane w ustępie 1, będą wydawane przez właściwe władze państwa członkowskiego, w którym zarejestrowany jest pojazd, i będą ważne na cały przejazd łącznie z tranzytem.

Muszą odpowiadać wzorowi określonemu przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w Artykule 16a.

CZEŚĆ V

KONTROLE I KARY

Artykuł 14

Bilety

1. Pasażerowie korzystający z przewozów regularnych, z wyłączeniem przewozów regularnych specjalnych, przez całą podróż muszą posiadać bilet na transport, indywidualny lub zbiorowy, który wskazuje:

- punkty wyjazdu i docelowy, a także, tam gdzie jest to wymagane, podróż powrotną;
- okres ważności biletu;
- cenę.

2. Bilet na transport, przewidziany w ustępie 1, należy okazywać na żądanie każdego upoważnionego urzędnika kontroli.

Artykuł 15

Kontrola na drogach i w przedsiębiorstwach

1. Zezwolenie i formularz jazdy należy przechowywać w pojeździe i okazywać na żądanie każdego upoważnionego urzędnika kontroli.

W przypadku usług objętych Artykułem 4 (2), dokument umowy lub jego poświadczona wierna kopia, posłuży za formularz jazdy.

2. Przewoźnicy eksploatujący autokary i autobusy w międzynarodowym transporcie drogowym osób są obowiązani dopuszczać wszelkie inspekcje kontrolujące prawidłowość wykonywania usług przewozowych, szczególnie w odniesieniu do czasu prowadzenia

pojazdów i okresów odpoczynku kierowcy. W związku z realizacją niniejszego Rozporządzenia, upoważnieni urzędnicy kontroli będą uprawnieni do:

- (a) sprawdzania ksiąg i innych dokumentów związanych z działalnością przedsiębiorstw transportowych;
- (b) sporządzania kopii lub wyciągów z ksiąg i dokumentów w siedzibach przedsiębiorstw;
- (c) dostępu do wszystkich pomieszczeń, terenów i pojazdów przedsiębiorstwa;
- (d) żądania udostępnienia wszelkich informacji zawartych w księgach, dokumentacji i bazach danych.

Artykuł 16

Kary i pomoc wzajemna

1. Właściwe władze państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, cofną licencję Wspólnoty na mocy Artykułu 3a, jeśli posiadacz licencji:

- nie spełnia już warunków określonych w Artykule 3 (1),
- podał nieścisłe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji Wspólnoty.

2. Organy udzielające zezwoleń cofną zezwolenie, jeśli jego posiadacz nie spełnia już warunków, na podstawie których zezwolenie zostało wydane w ramach niniejszego Rozporządzenia, w szczególności jeśli państwo członkowskie, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, zażąda tego. Organ natychmiast poinformuje właściwe władze zainteresowanego państwa członkowskiego.

3. W przypadku poważnego naruszenia lub powtarzających się mniejszych naruszeń przepisów bezpieczeństwa na drodze, w szczególności przepisów dotyczących pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz przerw dla kierowców, oraz w przypadku świadczenia - bez zezwolenia - przewozów regularnych równoległych bądź tymczasowych, o których mowa w Artykule 2 (1.3), właściwe władze państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika dokonującego naruszenia, mogą, między innymi, cofnąć licencję Wspólnoty lub dokonać tymczasowego i/lub częściowego cofnięcia poświadczonych wiernych kopii licencji Wspólnoty.

Kary takie będą ustalane odpowiednio do wagi naruszenia dokonanego przez posiadacza licencji Wspólnoty oraz do liczby posiadanych poświadczonych wiernych kopii w związku z jego międzynarodową działalnością.

4. Właściwe władze państw członkowskich zabronią przewoźnikowi świadczenia usług międzynarodowego transportu osób na ich terytorium, w ramach niniejszego Rozporządzenia, jeśli dopuści się on wielokrotnych poważnych naruszeń przepisów dotyczących bezpieczeństwa na drodze, w szczególności przepisów dotyczących pojazdów, czasu prowadzenia oraz przerw dla kierowców. Państwa te natychmiast informują właściwe władze odpowiedniego państwa członkowskiego.

5. Państwa członkowskie przedstawią sobie wzajemnie, na żądanie, wszelkie posiadane informacje dotyczące:

- naruszeń niniejszego Rozporządzenia oraz wszelkich innych reguł Wspólnoty odnoszących się do międzynarodowego transportu osób autokarem oraz autobusem popełnionych na ich terytorium przez przewoźnika z innego państwa członkowskiego, oraz nałożonych kar,
- kar nałożonych na własnych przewoźników w związku z naruszeniami popełnionymi na terytorium innego państwa członkowskiego.

Artykuł 16a

W przypadkach, gdzie procedura określona w niniejszym Artykule ma być zastosowana, Komisja będzie wspomagana przez komitet doradczy powołany na mocy Rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z 11 grudnia 1997 roku, *określającego warunki na jakich przewoźnicy nie-rezydenci mogą świadczyć usługi krajowego drogowego przewozu osób w obrębie Państwa Członkowskiego* (*), oraz kierowany przez przedstawiciela Komisji.

Przedstawiciel Komisji przedstawi komitetowi projekt przedsięwzięć wymagających podjęcia. Komitet przedłoży swoją opinię wobec projektu w terminie, który może ustalić przewodniczący odpowiednio do pilności kwestii, jeśli będzie to konieczne - na zasadzie głosowania.

Opinia zostanie zapisana w formie notatki; dodatkowo, każdemu z państw członkowskich będzie przysługiwało prawo do zanotowania jego stanowiska w notatce.

Komisja poważnie potraktuje opinię przedstawioną przez komitet. Poinformuje komitet o sposobie, w jaki opinia ta została wzięta pod uwagę.

(*) Dziennik Urzędowy (OJ) nr L 4, 8.1.1998, str. 10.

CZĘŚĆ VI

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 17

Przepisy przejściowe

Zezwolenia na usługi istniejące w dniu wejścia w życie niniejszego Rozporządzenia pozostaną ważne do dnia ich wygaśnięcia, o ile dane przewozy nadal wymagać będą zezwolenia.

Artykuł 18

Porozumienia pomiędzy państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie mogą zawierać dwustronne i wielostronne porozumienia dotyczące dalszej liberalizacji usług wchodzących w zakres niniejszego Rozporządzenia, szczególnie w stosunku do systemu zezwoleń i uproszczenia bądź likwidacji dokumentów kontrolnych.

2. Państwa członkowskie będą zawiadamiać Komisję o wszelkich porozumieniach zawartych

zgodnie z ustępem 1.

Artykuł 19

Realizacja

Państwa członkowskie podejmą do dnia 1 czerwca 1992 roku i po konsultacji z Komisją, środki konieczne dla realizacji niniejszego Rozporządzenia oraz poinformują o tych środkach Komisję.

Państwa członkowskie podejmą działania odpowiednie do przyjętych sposobów prowadzenia kontroli oraz systemu kar stosowanego w przypadkach naruszenia przepisów niniejszego Rozporządzenia, i podejmą wszelkie niezbędne kroki w celu zastosowania takowych kar. Nakładane kary będą skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające. Państwa członkowskie poinformują Komisję o zastosowanych środkach w okresie 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego Rozporządzenia oraz jak najszybciej poinformują o wszelkich zmianach. Zapewnią, że wszelkie środki są stosowane bez względu na narodowość lub miejsce siedziby przewoźnika.

Artykuł 20

Raport Komisji i propozycja

1. Do dnia 1 lipca 1995 roku Komisja złoży Radzie raport dotyczący stosowania niniejszego Rozporządzenia. Do dnia 1 stycznia 1996 roku złoży ona Radzie propozycję Rozporządzenia dotyczącego uproszczenia trybów, włączając w to również - w świetle wniosków płynących z raportu - likwidację zezwoleń.
2. Do dnia 1 stycznia 1997 roku Rada przegłosuje kwalifikowaną większością głosów propozycję Komisji, o której mowa w ustępie 1.

Artykuł 21

Uchylenia

1. Niniejszym uchylone zostają: Rozporządzenia (EWG) nr 117/66, (EWG) nr 516/72 i (EWG) nr 517/72.
2. Odniesienia do uchylonych Rozporządzeń będą traktowane jako odniesienia do niniejszego Rozporządzenia.

Artykuł 22

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze Rozporządzenie wejdzie w życie trzeciego dnia po dacie jego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Stosuje się od dnia 1 czerwca 1992 roku.

Niniejsze Rozporządzenie obowiązuje i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 marca 1992 roku

W imieniu Rady
Przewodniczący
Jorge Braga de Macedo

(1) Dz.U. nr C 120, 6.05.1987, str. 9,
Dz.U. nr C 301, 26.11.1988, str. 5,
i Dz.U. nr C 31, 7.02.1989, str. 9.

(2) Dz.U. C 94, 11.04.1988, str.126.

(3) Dz.U. nr C 356, 31.12.1987, str. 62.

(4) Dz.U. nr 147, 9.08.1966, str. 2688/66.

(5) Dz.U. nr L 67, 20.03.1972, str. 13. Rozporządzenie wraz z późniejszymi zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem (EWG) nr 2778/78 (Dz.U. nr L 133, 30.11.1978, str. 4).

(6) Dz.U. nr L 67, 20.03.1972, str. 19. Rozporządzenie wraz z późniejszymi zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem (EWG) nr 1301/78 (Dz.U. WE nr L 158, 16.06.1978, str.1).

(7) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z 26 czerwca 1969 dotyczące działań państw członkowskich w zakresie obowiązków wynikających z pojęcia usług publicznych w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym (Dz.U. nr L 156, 28.06.1969, str.1). Rozporządzenie wraz z późniejszymi zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem (EWG) 1893/91 (Dz.U. nr L 169, 29.06.1991, str.1).

ZAŁĄCZNIK

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

(Mocny niebieski - DIN A4)

(Pierwsza strona licencji)

(Tekst w (jednym z) oficjalnych języków państwa członkowskiego wystawiającego licencję)

Znak wyróżniający ¹ państwa członkowskiego wystawiającego licencję

Nazwa właściwego organu

LICENCJA Nr ...

na międzynarodowy zarobkowy transport drogowy osób autokarami i autobusami

Posiadacz tej licencji²

.....

.....

.....

jest upoważniony do wykonywania międzynarodowego zarobkowego transportu drogowego osób, na terytorium Wspólnoty, zgodnie z warunkami określonymi w Rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 684/92 z 16 marca 1992 r., zmienionym Rozporządzeniem (WE) Nr 11/98 oraz na ogólnych warunkach określonych w niniejszej licencji.

Uwagi szczegółowe:

.....

.....

.....

Niniejsza licencja jest ważna od do

Wystawiono w w dniu

¹ Znakami wyróżniającymi są: (B) dla Belgii, (DK) dla Danii, (D) dla Niemiec, (GR) dla Grecji, (E) dla Hiszpanii, (F) dla Francji, (IRL) dla Irlandii, (I) dla Włoch, (L) dla Luksemburga, (NL) dla Holandii, (P) dla Portugalii, (UK) dla Wielkiej Brytanii.

² Pełne nazwisko lub nazwa handlowa przewoźnika drogowego.

³ Podpis i pieczęć właściwych władz lub organu wystawiającego licencję.

Postanowienia ogólne

1. Niniejsza licencja została wydana zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 684/92 z 16 marca 1992 roku *w sprawie ogólnych zasad wykonywania międzynarodowego przewozu osób autokarem oraz autobusem*, zmienionym Rozporządzeniem (WE) nr 11/98.

2. Niniejsza licencja została wydana przez właściwe władze państwa członkowskiego, w którym mieści się siedziba przewoźnika zarobkowego, który:

- jest upoważniony w państwie członkowskim, w którym mieści się jego siedziba, do wykonywania transportu w formie przewozów regularnych, w tym przewozów regularnych specjalnych lub przewozów okazjonalnych autokarem i autobusem,
- spełnia warunki określone zgodnie z przepisami Wspólnoty dotyczącymi dopuszczenia do zawodu przewoźnika drogowego w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym,
- spełnia wymogi prawne dotyczące bezpieczeństwa drogowego w zakresie standardów obowiązujących kierowców oraz pojazdy.

3. Niniejsza licencja zezwala na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu osób autokarem i autobusem na wszystkich połączeniach transportowych dla podróży wykonywanych na terytorium Wspólnoty:

- gdzie miejsce odjazdu oraz miejsce docelowe znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich,
- z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i odwrotnie, z lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich,
- pomiędzy państwami trzecimi z tranzytem poprzez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich,

oraz kursów pustych w związku z wykonywaniem operacji transportowych na warunkach określonych w Rozporządzeniu (EEC) nr 684/92.

W przypadku przewozów z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i odwrotnie, Rozporządzenie (EWG) nr 684/92 stosuje się dla podróży na terytorium państwa członkowskiego, z którego pasażerowie są zabierani lub na którym wysiadają, po zawarciu wymaganej umowy pomiędzy Wspólnotą i rzeczonym państwem trzecim.

4. Niniejsza licencja jest osobista i nie może być odstępowana.

5. Niniejsza licencja może być cofnięta przez właściwe organy wydającego państwa członkowskiego, w szczególności jeśli przewoźnik:

- nie spełnia już warunków określonych w Artykule 3 (1) Rozporządzenia (EWG) nr 684/92,
- przedstawił nieścisłe informacje odnośnie danych wymaganych do wydania lub przedłużenia licencji,
- dopuścił się poważnego naruszenia lub powtarzających się mniejszych naruszeń przepisów bezpieczeństwa na drodze, w szczególności przepisów dotyczących pojazdów, czasu prowadzenia oraz przerw dla kierowców, oraz przepisów dotyczących świadczenia usług równoległych bądź tymczasowych bez zezwolenia, jak określono w Artykule 2 (1.3) Rozporządzenia (EWG) Nr 684/92. Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika dokonującego naruszenia, mogą, między innymi, cofnąć licencję Wspólnoty lub dokonać tymczasowego i/lub częściowego odebrania poświadczonych wiernych kopii licencji Wspólnoty.

Kary takie są ustalane odpowiednio do wagi naruszenia dokonanego przez posiadacza licencji Wspólnoty oraz do liczby posiadanych poświadczonych wiernych kopii w związku z jego międzynarodową działalnością przewozową.

6. Oryginał licencji musi być w posiadaniu przewoźnika. Poświadczona wierna kopia licencji musi znajdować się w pojeździe wykonującym międzynarodowy transport drogowy.

7. Niniejsza licencja musi być okazywana na żądanie każdego urzędnika kontroli.

8. Posiadacz licencji musi, na terytorium każdego z państw członkowskich, stosować się do obowiązujących w tym państwie praw, rozporządzeń i przepisów administracyjnych, w szczególności do tych odnoszących się do transportu i ruchu drogowego.

9. "Przewozy regularne" są to usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, a pasażerowie są zabierani na z góry określonych przystankach i dowożeni na z góry określone przystanki.

Przewozy regularne są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, tam gdzie jest to wymagane, obowiązku rezerwacji.

Na regularny charakter usługi nie będą miały wpływu żadne zmiany warunków funkcjonowania usług.

Wykonywanie przewozów regularnych wymaga zezwolenia.

"Przewozy regularne specjalne" oznaczają usługi regularne umożliwiające przewóz określonych kategorii osób z wyłączeniem innych osób w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, a osoby te są zabierane na z góry określonych przystankach i dowożeni na z góry określone przystanki.

Przewozy regularne specjalne obejmują:

- (a) przewóz pracowników pomiędzy miejscem pracy a miejscem zamieszkania;
- (b) przewóz uczniów i studentów szkół do i z szkolnych instytucji;
- (c) przewóz żołnierzy i ich rodzin pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem koszar.

Fakt, że przewozy regularne specjalne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na ich zaliczenie do usług regularnych.

Przewozy regularne specjalne nie wymagają zezwolenia, jeśli są objęte umową zawartą pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem.

Organizacja równoległych lub tymczasowych usług, służących tym samym osobom co istniejące przewozy regularne, wymaga zezwolenia.

"Przewozy okazjonalne" oznaczają usługi, które nie są objęte definicją przewozów regularnych, w tym przewozów regularnych specjalnych, oraz które przede wszystkim charakteryzuje fakt przewożenia grup pasażerów zebranych z inicjatywy klienta lub samego przewoźnika.

Organizacja usług równoległych lub tymczasowych porównywalnych z istniejącymi przewozami regularnymi oraz służących tym samym osobom, podlegać będzie zezwoleniu zgodnie z procedurą określoną w Części II Rozporządzenia (EWG) nr 684/92.

Takowe usługi nie przestaną być przewozami okazjonalnymi wyłącznie z powodu ich świadczenia w regularnych odstępach czasu.

Przewozy okazjonalne nie wymagają zezwolenia.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98

z 2 października 1998 r.

określające szczegółowe zasady stosowania Rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98, w sprawie dokumentów wymaganych w międzynarodowym transporcie osób wykonywanym autobusami i autokarami

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

Biorąc pod uwagę postanowienia Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską,

Biorąc pod uwagę Rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. *w sprawie wspólnych zasad wykonywania międzynarodowych przewozów osób autobusami i autokarami* ⁽¹⁾, ze zmianami wprowadzonymi na mocy Rozporządzenia (WE) nr 11/98 ⁽²⁾, a w szczególności jego artykuł 2 punkt 3.4 i artykuł 5(4), 6(2), 11(5) oraz 13(3),

Biorąc pod uwagę Rozporządzenie Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. *ustanawiające warunki wykonywania w państwie członkowskim krajowego transportu drogowego osób przez przewoźników obcych (nie-rezydentów)* ⁽³⁾, a w szczególności jego artykuł 6(2) i 6(3) oraz artykuł 7(1),

Po skonsultowaniu się z Komisją zgodnie z artykułem 10 Rozporządzenia (WE) nr 12/98,

1. Zważywszy, że artykuł 4(4) Rozporządzenia (EWG) nr 684/92 stanowi, że przewozy regularne i niektóre przewozy regularne specjalne podlegają zezwoleniom;
2. Zważywszy, że artykuł 11(1) wspomnianego Rozporządzenia stanowi, że przewozy okazjonalne będą wykonywane na podstawie formularza jazdy;
3. Zważywszy, że artykuł 13(1) wspomnianego Rozporządzenia stanowi, że przewozy na potrzeby własne podlegają systemowi zaświadczeń;
4. Zważywszy, że określenia wymagają również zasady wykorzystania formularzy jazdy, o których mowa w artykule 11 wspomnianego Rozporządzenia oraz sposoby powiadamiania zainteresowanych państw członkowskich o nazwach przewoźników wykonujących takie przewozy oraz punktach na trasie przejazdu;
5. Zważywszy, że Komisja przyjęła Rozporządzenia (EWG) nr 1839/92 z dnia 1 lipca 1992 r. określające szczegółowe przepisy w sprawie stosowania Rozporządzenia Komisji (EWG) nr 684/92 w odniesieniu do dokumentów wymaganych w międzynarodowym transporcie drogowym osób ⁽⁴⁾, zmienionego na mocy Aktu o przystąpieniu do Wspólnoty - Austrii, Finlandii i Szwecji; zważywszy, że wspomniane Rozporządzenie zostało zmienione Rozporządzeniem (EWG) nr 2944/93 ⁽⁵⁾ w celu znormalizowania i uproszczenia dokumentów kontrolnych dla przewozów wahałowych z zakwaterowaniem i dla przewozów okazjonalnych;

6. Zważywszy, że Rozporządzenie (WE) nr 11/98 zniósło pojęcie przewozów wahadłowych i uprościło definicję przewozów okazjonalnych poprzez uchylenie pojęcia miejscowych przewozów okazjonalnych;
7. Zważywszy, że niezbędne jest znormalizowanie - w celu uproszczenia - formularza jazdy dla międzynarodowych przewozów okazjonalnych i okazjonalnych przewozów kabotażowych, o których mowa w Rozporządzeniu (WE) nr 12/98;
8. Zważywszy, że formularz jazdy stosowany, jako dokument kontrolny dla specjalnych regularnych przewozów kabotażowych, musi być składany w formie miesięcznego zestawienia;
9. Zważywszy, że ze względu na potrzebę przejrzystości i uproszczenia, wszystkie wzorcowe dokumenty przedstawione w Rozporządzeniu (EWG) Nr 1839/92 powinny zostać dostosowane do wymagań nowej struktury prawnej dotyczącej międzynarodowych przewozów autokarami i autobusami oraz ze względu na to, iż wspomniane Rozporządzenie powinno zostać zastąpione niniejszym;
10. Zważywszy, że państwa członkowskie potrzebują czasu na wydrukowanie i rozprowadzenie nowych dokumentów;
11. Zważywszy, że przewoźnicy powinni móc tymczasem nadal korzystać z dokumentów przewidzianych w Rozporządzeniu (EWG) nr 1839/92 i Rozporządzeniu Komisji (EWG) nr 2454/92 ⁽⁶⁾, z odpowiednimi koniecznymi zmianami, uwzględniającymi postanowienia Rozporządzenia (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98,

PRZYJĘŁA NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

DOKUMENT KONTROLNY - FORMULARZ JAZDY

Artykuł 1

1. Dokument kontrolny - formularz jazdy dla przewozów okazjonalnych, o których mowa w punkcie 3.1 artykułu 2 Rozporządzenia (EWG) nr 684/92, będzie zgodny ze wzorem zamieszczonym w Załączniku I do niniejszego Rozporządzenia.

2. Dokument kontrolny - formularz jazdy dla przewozów okazjonalnych, o których mowa w punkcie 3 artykułu 2 Rozporządzenia (WE) nr 12/98, będzie zgodny ze wzorem zamieszczonym w Załączniku I do niniejszego Rozporządzenia.

3. Formularze jazdy będą mieć formę książki zawierającej 25 wrywanych formularzy z kopią. Każda książka będzie opatrzona numerem. Również formularze będą numerowane od 1 do 25. Okładka książki będzie zgodna ze wzorem zamieszczonym w Załączniku II do niniejszego Rozporządzenia. Państwo członkowskie podejmie wszelkie niezbędne środki, by dostosować niniejsze wymogi do potrzeb skomputeryzowanego przetwarzania formularzy jazdy.

Artykuł 2

1. Książka, o której mowa w artykule 1(3) będzie wystawiona w imieniu przewoźnika i nie może być przekazywana innym.
2. Przed rozpoczęciem każdego przejazdu, przewoźnik lub kierowca wypełnia formularz jazdy wraz z kopią czytelnie, nieusuwalnym pismem. Formularz zachowuje ważność przez cały okres podróży.
3. Oryginał formularza pozostaje w pojeździe przez cały okres podróży, której dotyczy. Kopia będzie przechowywana w bazie firmy.
4. Przewoźnik odpowiada za przechowywanie formularzy podróży.

Artykuł 3

W przypadku wykonywania międzynarodowych przewozów okazjonalnych przez grupę przewoźników działających w imieniu tego samego kontrahenta, co może obejmować korzystanie przez podróżujących z połączeń na trasie obsługiwanych przez innego przewoźnika z tej samej grupy, oryginał formularza jazdy znajdować się będzie w pojeździe wykonującym przewóz. Kopia formularza jazdy będzie przechowywana w bazie każdego z przewoźników z grupy.

Artykuł 4

1. Kopie formularzy podróży, używane jako dokumenty kontrolne w okazjonalnych przewozach kabotażowych zgodnie z artykułem 6 Rozporządzenia (WE) nr 12/98, zostaną zwrócone przez przewoźnika właściwemu organowi lub jego agencji w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, zgodnie z procedurami określonymi przez taki organ lub agencję.
2. W przypadku wykonywania kabotażowych przewozów regularnych specjalnych zgodnie z artykułem 3 Rozporządzenia (WE) nr 12/98, formularz jazdy określony w załączniku I niniejszego Rozporządzenia, będzie wypełniany w formie miesięcznego zestawienia i przekazywany przez przewoźnika właściwemu organowi lub jego agencji w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, zgodnie z procedurami określonymi przez taki organ lub agencję.

Artykuł 5

Formularz jazdy umożliwi jego posiadaczowi wykonywanie, w trakcie międzynarodowego przewozu okazjonalnego, lokalnych wycieczek w państwie członkowskim innym, niż państwo siedziby przewoźnika, zgodnie z warunkami określonymi w drugim akapicie artykułu 12 Rozporządzenia (EWG) nr 686/92. Lokalne wycieczki wpisywane będą do formularzy jazdy przed wyjazdem pojazdu na trasę wycieczki, której to dotyczy. Oryginalny formularz jazdy będzie się znajdować w pojeździe przez cały czas trwania lokalnej wycieczki.

Artykuł 6

Dokument kontrolny będzie okazywany na żądanie każdego upoważnionego urzędnika.

ROZDZIAŁ II

ZEZWOLENIA

Artykuł 7

1. Wnioski o zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych podlegających zezwoleniu, będą zgodne ze wzorem przedstawionym w załączniku III.
2. Wnioski o zezwolenia będą zawierać będą następujące informacje:
 - (a) rozkład jazdy;
 - (b) stawki opłat;
 - (c) poświadczoną, wierną kopię licencji Wspólnoty na międzynarodowy zarobkowy transport osób autokarami i autobusami, przewidzianej w artykule 3(a) Rozporządzenia (EWG) nr 684/92;
 - (d) informacje dotyczące rodzaju i wielkości przewozów, jakie wnioskujący zamierza wykonywać - w przypadku wniosku o utworzenie linii, lub wykonywał - w przypadku wniosku o wznowienie zezwolenia;
 - (e) mapę w odpowiedniej skali, na której zaznaczono trasę i punkty, w których pasażerowie będą wsiadać i wysiadać z pojazdu;
 - (f) rozkład jazdy, umożliwiający stwierdzenie zgodności z przepisami Wspólnoty dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców.
3. Składający wniosek poda wszelkie dodatkowe informacje, jakie uzna za stosowne lub jakich zażądamy organy wydające zezwolenia.

Artykuł 8

1. Zezwolenie będzie zgodne ze wzorem zamieszczonym w załączniku IV.
2. We wszystkich pojazdach wykonujących przewóz podlegający zezwoleniu znajdować się będzie oryginał zezwolenia lub jego kopia poświadczona przez organ, który je wydał.

ROZDZIAŁ III

ZAŚWIADCZENIA

Artykuł 9

1. Zaświadczenia wymagane przy przewozach na potrzeby własne, określonych w punkcie 4 artykułu 2 Rozporządzenia (EWG) Nr 684/92, będą zgodne ze wzorem zamieszczonym w załączniku V do niniejszego Rozporządzenia.
2. Przedsiębiorstwa występujące z wnioskiem o wydanie zaświadczenia dostarczą organowi wystawiającemu takie zaświadczenia, dowód lub potwierdzenie, że zostały spełnione warunki określone w punkcie 4 artykułu 2 Rozporządzenia (EWG) nr 684/92.
3. W każdym pojeździe wykonującym przewóz podlegający zaświadczeniu, przez okres trwania podróży znajdować się będzie zaświadczenie lub jego wierna kopia poświadczona przez

właściwy organ. Takie zaświadczenie okazywane będzie na żądanie upoważnionych urzędników.

4. Zaświadczenie zachowuje ważność na okres maksimum 5 lat.

ROZDZIAŁ IV

PRZEKAZYWANIE DANYCH STATYSTYCZNYCH

Artykuł 10

Dane dotyczące przewozów kabotażowych, o których mowa w artykule 7 Rozporządzenia (WE) nr 12/98, przedstawiane będą w formie tabelarycznej, zgodnej ze wzorem zamieszczonym w załączniku VI do niniejszego Rozporządzenia.

ROZDZIAŁ V

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 11

Rozporządzenie (EWG) nr 1839/92 zostaje uchylone ze skutkiem od dnia 31 grudnia 1999 r.

Artykuł 12

Państwa Członkowskie mogą akceptować stosowanie formularzy jazdy, wniosków o zezwolenie, zezwoleń i zaświadczeń sporządzonych zgodnie z Rozporządzeniem (EWG) nr 1839/92 i Rozporządzeniem (EWG) nr 2454/92 nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 1999 r., pod warunkiem, że zostaną one odpowiednio - w sposób czytelny i niemożliwy do usunięcia - zmienione tak, aby odpowiadały wymaganiom Rozporządzenia (EWG) nr 684/92, (WE) nr 12/98 i niniejszego Rozporządzenia.

Pozostałe kraje członkowskie będą akceptować takie dokumenty na swym terytorium do dnia 31 grudnia 1999 r.

Artykuł 13

Państwa członkowskie podejmą niezbędne kroki w celu wprowadzenia w życie niniejszego Rozporządzenia i niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Artykuł 14

Niniejsze Rozporządzenie wchodzi w życie w trzecim dniu po dacie jego ogłoszenia w Urzędowym Dzienniku Wspólnot Europejskich.

Rozporządzenie ma zastosowanie od dnia 11 grudnia 1998 r., za wyjątkiem artykułu 1(2), artykułu 4 i artykułu 10, które będą miały zastosowanie od dnia 11 czerwca 1999 r.

Niniejsze Rozporządzenie wiąże w całości wszystkie państwa członkowskie i ma do nich bezpośrednie zastosowanie.

Bruksela, dnia 2 października 1998 r.

W imieniu Komisji

Neil KINNOCK

Członek Komisji

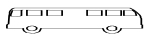



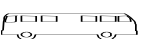
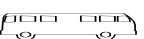
- ⁽¹⁾ Dziennik Urzędowy (OJ) L 74, 20.3.1992, p. 1
- ⁽²⁾ OJ L 4, 8.1.1998, p. 1
- ⁽³⁾ OJ L 4, 8.1.1998, p. 10
- ⁽⁴⁾ OJ L 187, 7.7.1992, p. 5
- ⁽⁵⁾ OJ L 226, 27.10.1993, p. 2
- ⁽⁶⁾ OJ L 251, 29.8.1992, p.1

ZAŁĄCZNIK I

FORMULARZ JAZDY - WZÓR
(Papier jasnozielony w formacie A4)

Nr.....

MIĘDZYNARODOWE PRZEWOZY OKAZJONALNE KABOTAŻOWE
(Wszystkie pozycje można w razie konieczności uzupełnić na oddzielnym arkuszu)

1	 Numer rejestracyjny autobusu <input type="text"/> miejsce, data i podpis przewoźnika				
2	 Przewoźnik, lub odpowiednio, sub-kontraktor przewoźnika	1..... 2..... 3.....				
3	  Nazwisko kierowcy (ów)	1..... 2..... 3.....				
4	Organizacja lub osoba odpowiedzialna za przewóz okazjonalny	1..... 3..... 2..... 4.....				
5	Rodzaj przewozów	<input type="checkbox"/> międzynarodowe przewozy okazjonalne <input type="checkbox"/> przewozy okazjonalne kabotażowe <input type="checkbox"/> przewozy regularne specjalne kabotażowe - zestawienie miesięczne miesiąc rok				
6	Miejsce odjazdu (rozpoczęcia przewozu)..... Państwo					
	Miejsce docelowe (przyjazdu) Państwo					
7	Przewóz	Trasy/etapy dzienne i/lub punkty wsiadania lub wysiadania pasażerów		 liczba pasażerów	 pusty (zaznacz "x")	Planowane km
	Daty	Z	do			
8	Punkty połączeń, jeśli są, z innymi przewoźnikami tej samej grupy	Liczba pasażerów dowiezionych do miejsca docelowego	Docelowe miejsce wysiadania pasażerów		Przewoźnik zabierający pasażerów	
9	Wycieczki lokalne					
	Daty	Planowane km	Miejsce wyjazdu	Miejsce przyjazdu	Liczba pasażerów	
10	Nieprzewidziane zmiany					

ZAŁĄCZNIK II
Strona tytułowa
(Papier w formacie A4)

Dokument należy sporządzić w języku urzędowym (lub językach) lub w jednym z urzędowych języków państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika

PAŃSTWO WYSTAWIAJĄCE
- Międzynarodowy symbol identyfikacyjny- (1)

Właściwy organ

KSIĄŻKA Nr
formularzy jazdy:

- (a) dla międzynarodowych przewozów okazjonalnych wykonywanych autokarem lub autobusem między państwami członkowskimi, wystawionych na podstawie Rozporządzenia (EWG) nr 684/92
- (b) dla przewozów okazjonalnych kabotażowych wykonywanych autokarem i autobusem w państwie członkowskim innym, niż kraj siedziby przewoźnika, wystawionych na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 12/98

dla:.....
(Nazwisko i imię lub nazwa firmy przewoźnika)

.....
.....
(Pełny adres, numer telefonu i faksu)

.....
(Miejsce i data wystawienia)

.....
(Podpis i pieczęć organu wystawiającego lub jego agencji)

(1) Austria (A), Belgia (B), Dania (DK), Finlandia (FIN), Francja (F), Niemcy (D), Grecja (GR), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Holandia (NL), Portugalia (P), Hiszpania (E), Szwecja (S), Wielka Brytania (UK)

Druga strona

Dokument należy sporządzić w języku urzędowym (lub językach) lub w jednym z urzędowych języków państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika

WAŻNE UWAGI

A. POSTANOWIENIA OGÓLNE, WSPÓLNE DLA MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW OKAZJONALNYCH I PRZEWOZÓW OKAZJONALNYCH KABOTAŻOWYCH

1. Artykuł 11(1) i artykuł 4 (1) Rozporządzenia (EWG) nr 648/92 oraz artykuł 6 (1), (2) i (3) Rozporządzenia (WE) nr 12/98 stanowią, że przewozy okazjonalne będą wykonywane na podstawie dokumentu kontrolnego - formularza jazdy.

2. Postanowienia, o których mowa w wyżej, określają przewozy okazjonalne, jako przewozy, „które nie podlegają definicji przewozów regularnych, w tym przewozów regularnych specjalnych, i których główną cechą jest to, iż dotyczą przewozu grup utworzonych z inicjatywy klienta lub samego przewoźnika”.

Przewozy regularne są to „przewozy polegające na transporcie pasażerów w określonych, regularnych terminach po ustalonych trasach; pasażerowie zabierani są z wcześniej określonych punktów. Z przewozów regularnych mogą korzystać wszyscy, pod warunkiem - tam, gdzie ma to zastosowanie - obowiązkowej rezerwacji miejsc.

Na regularny charakter przewozów nie będzie mieć wpływu jakakolwiek zmiana warunków realizacji przewozu.

Przewozy, niezależnie od tego, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów, i o ile takie przewozy wykonywane są z zachowaniem warunków określonych w punkcie 1.1., uważa się za przewozy regularne. Takie przewozy określa się terminem „przewozy regularne specjalne”.

Przewozy regularne specjalne obejmują:

- (a) przewóz pracowników pomiędzy miejscem pracy a miejscem zamieszkania;
- (b) przewóz uczniów i studentów z instytucji kształcenia;
- (c) przewóz żołnierzy i ich rodzin pomiędzy państwem pochodzenia a miejscem zakwaterowania.

Fakt, że przewozy specjalne mogą ulegać zmianom według potrzeb użytkowników nie ma wpływu na ich zaklasyfikowanie, jako przewozów regularnych.

3. Formularz jazdy zachowuje ważność przez cały okres podróży.
4. Licencja Wspólnoty i formularz jazdy uprawniają posiadacza do wykonywania:
 - (a) międzynarodowych okazjonalnych przewozów autobusem i autokarem między dwoma lub większą liczbą państw członkowskich;
 - (b) przewozów okazjonalnych kabotażowych w państwie członkowskim innym, niż kraj siedziby przewoźnika.
5. Formularz jazdy musi być wypełniony w dwóch egzemplarzach przez przewoźnika lub kierowcę, przed rozpoczęciem każdej podróży. Kopia formularza jazdy pozostaje w przedsiębiorstwie. Kierowca zatrzymuje oryginał w pojeździe w ciągu całej podróży i okazuje go na żądanie upoważnionych urzędników.
6. Kierowca zwróci formularz jazdy przedsiębiorstwu, z chwilą zakończenia podróży, której formularz dotyczył. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przechowywanie dokumentów. Będą one wypełniane czytelnie i w sposób nieusuwalny.

Strona trzecia

B. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW OKAZJONALNYCH

1. Drugi akapit artykułu 2 (3.1) Rozporządzenia (EWG) nr 684/92 stanowi, że organizacja równoległych lub tymczasowych przewozów analogicznych do istniejących linii przewozowych i obsługujących tę samą klientelę, podlega zezwoleniom.
2. Przewoźnicy mogą przewozić lokalne wycieczki w państwie członkowskim innym, niż kraj ich siedziby, w przypadku międzynarodowych przewozów okazjonalnych. Takie lokalne wycieczki będą przeznaczone wyłącznie dla zamiejscowych pasażerów przewiezionych wcześniej przez tego samego przewoźnika w ramach przewozu międzynarodowego. Wykonywane one będą tym samym pojazdem lub pojazdem należącym do tego samego przewoźnika lub grupy przewoźników.
3. W przypadku wycieczek lokalnych, formularz jazdy musi zostać wypełniony przed wyjazdem pojazdu na trasę wycieczki, której dotyczy.

4. W przypadku międzynarodowych przewozów okazjonalnych wykonywanych przez grupę przewoźników działających w imieniu tego samego klienta i ewentualnie na rzecz pasażerów korzystających po drodze z połączeń oferowanych przez innego przewoźnika z tej samej grupy, oryginał formularza jazdy będzie znajdować się w pojeździe wykonującym przewóz pasażerów. Kopia formularza jazdy przechowywana będzie w bazie każdego z przewoźników.

C. POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE OKAZJONALNYCH PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH

1. Okazjonalne przewozy kabotażowe podlegać będą, o ile ustawodawstwo Wspólnoty nie stanowi inaczej, przepisom prawnymi i administracyjnym obowiązującym w państwie członkowskim, na terenie którego odbywa się przewóz, w zakresie:
 - (a) stawek i warunków kontraktów transportowych;
 - (b) ciężarów i wymiarów pojazdów samochodowych. Ciężary i wymiary, mogą - odpowiednio - przekraczać te, które obowiązują w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, lecz w żadnym razie nie mogą przekraczać limitów ciężaru i wymiarów określonych w świadectwie zgodności;
 - (c) wymagań dotyczących przewozu pewnych kategorii pasażerów, a mianowicie uczniów, dzieci i osób niepełnosprawnych;
 - (d) czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowcy;
 - (e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych. W tej dziedzinie będzie mieć zastosowanie artykuł 21 (1) (a) Dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie dostosowania przepisów prawnych państw członkowskich w zakresie podatków obrotowych - wspólnego systemu podatku od wartości dodanej: ujednolicona zasada naliczania podatku (1), z ostatnimi zmianami wynikającymi z Dyrektywy 96/95/WE (2).
2. Normy techniczne dotyczące konstrukcji i wyposażenia pojazdów, którym muszą odpowiadać pojazdy wykorzystywane do wykonywania przewozów kabotażowych, będą zgodne z normami określonymi dla pojazdów dopuszczonych do ruchu w transporcie międzynarodowym.
3. Państwa członkowskie stosować będą - w stosunku do przewoźników nie-rezydentów - krajowe przepisy, o których mowa powyżej w pkt. 1 i 2, na tych samych warunkach co do swoich własnych obywateli. Ma to na celu skuteczne zapobieganie wszelkim formom jawnej lub ukrytej dyskryminacji ze względu na narodowość lub miejsce siedziby.
4. W przypadku okazjonalnych przewozów kabotażowych, formularze jazdy zwracane będą przez przewoźnika właściwym organom w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, zgodnie z procedurami, które zostaną określone przez taki organ (3).
5. W przypadku kabotażowych przewozów regularnych specjalnych, formularze jazdy będą składane w formie miesięcznego zestawienia i zwracane przez przewoźnika właściwemu organowi lub jego agencji w państwie członkowskim, w którym mieści się siedziba przewoźnika, zgodnie z procedurami, które zostaną określone przez taki organ lub jego agencję.

(1) Dziennik Urzędowy (OJ) L 145, 13.6.1997, str. 1

(2) OJ L 338, 28.12.1996, str. 89.

(3) Właściwe organy w państwach członkowskich mogą uzupełnić punkt 4 o szczegóły dotyczące organu odpowiedzialnego za odbiór formularzy podróży i procedury dla przesyłania informacji.

ZAŁĄCZNIK III

Strona tytułowa

(Biały papier w formacie A4)

Dokument należy sporządzić w języku urzędowym (lub językach) lub w jednym z urzędowych języków państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika

WNIOSEK ¹⁾:

¹⁾ Zaznacz lub wypełnij - odpowiednio.

ROZPOCZĘCIE PRZEWOZÓW REGULARNYCH

ROZPOCZĘCIE PRZEWOZÓW REGULARNYCH SPECJALNYCH²⁾

WZNOWIENIE ZEZWOLENIA NA PRZEWÓZ

wykonywany autokarem lub autobusem pomiędzy państwami członkowskimi zgodnie z Rozporządzeniem (EWG) nr 684/92

do:
(nazwa właściwego organu)

1. Nazwisko i imię lub firma wnioskodawcy, oraz - odpowiednio - zarządzający przewoźnik w przypadku stowarzyszenia (kartelu):

.....
.....

2. Przewozy wykonywane ¹⁾

przez przedsiębiorstwo

jako członka stowarzyszenia (kartelu)

w charakterze podwykonawcy

3. Nazwy i adresy przewoźnika, przewoźnika stowarzyszonego (przewoźników) lub podwykonawcy (podwykonawców) ^{3) i 4)}

3.1. tel.....

3.2. tel.....

3.3. tel.....

3.4. tel.....

(Druga strona wniosku o zezwolenie lub wznowienie zezwolenia)

4. W przypadku przewozów regularnych specjalnych:

4.1. Kategoria pasażerów:

5. Okres zezwolenia lub data zakończenia przewozów:

.....
.....
.....

6. Główna trasa przewozu (podkreślić punkty, w których pasażerowie są zabierani):

.....
.....

²⁾ Przewozy regularne specjalne nie objęte kontraktem pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem

³⁾ W każdym przypadku należy wskazać, czy mamy do czynienia z członkiem stowarzyszenia czy podwykonawcą.

⁴⁾ Załączyć listę, jeśli to dotyczy.

.....
.....

7. Okres działania:

.....
.....
.....

8. Częstotliwość (codziennie, raz w tygodniu, itp.):

9. Stawki opłat: Aneks w załączeniu

10. Załączyć rozkład jazdy, by umożliwić weryfikację zgodności z przepisami Wspólnoty dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowcy

11. Liczba żądanych zezwoleń lub kopii zezwoleń:¹⁾

.....

12. Informacje dodatkowe:

.....
.....
.....

13
(Miejsce i data)

.....
(Podpis wnioskodawcy)

(Trzecia strona wniosku o zezwolenie lub wznowienie zezwolenia)

Ważna uwaga

1. Do wniosku należy załączyć - stosownie do okoliczności:

- (a) rozkład jazdy;
- (b) taryfę opłat;
- (c) poświadczoną, wierną kopię licencji Wspólnoty na międzynarodowy zarobkowy transport drogowy osób, przewidzianą w artykule 3(a) Rozporządzenia (EWG) nr 684/92;
- (d) informacje dotyczące rodzaju i wielkości przewozów, jakie wnioskujący zamierza wykonywać - w przypadku wniosku o utworzenie linii, lub wykonywał - w przypadku wniosku o wznowienie zezwolenia;

¹⁾ Wnioskodawcy zwraca się uwagę na fakt, że ponieważ zezwolenie musi znajdować się w pojeździe, liczba zezwoleń, które powinien posiadać wnioskodawca ma odpowiadać liczbie pojazdów potrzebnych w tym samym czasie do wykonywania żądanych przewozów.

- (e) mapę w odpowiedniej skali, na której zaznaczono trasę i punkty, w których pasażerowie będą wsiadać i wysiadać z autobusu;
 - (f) rozkład jazdy, umożliwiający stwierdzenie zgodności z przepisami Wspólnoty dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców.
2. Wnioskodawca dołączy do wniosku wszelkie dodatkowe informacje, jakie uważa za właściwe lub których zażąda organ wydający zezwolenie.
3. Artykuł 4(4) Rozporządzenia (EWG) nr 684/92 stanowi, że następujące przewozy podlegają zezwoleniu:
- (a) przewozy regularne tzn. usługi polegające na przewozie pasażerów w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, a pasażerowie są zabierani na z góry określonych przystankach i dowożeni na z góry określone przystanki. Przewozy regularne są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, tam gdzie jest to wymagane, obowiązku rezerwacji. Regularnego charakteru tych usług nie będą naruszały żadne dostosowania do warunków ich funkcjonowania;
 - (b) przewozy regularne specjalne nie objęte umową pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem. Usługi, bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów, o ile przewozy te są wykonywane przy spełnieniu warunków określonych w pkt. 1.1., są uważane za przewozy regularne. Przewozy takie będą dalej nazywane "przewozami regularnymi specjalnymi".
Przewozy regularne specjalne obejmują :
 - (a) przewóz pracowników na trasie między domem i miejscem pracy,
 - (b) przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnej,
 - (c) przewóz żołnierzy i ich rodzin między państwem pochodzenia a miejscem skoszarowania.
- Fakt, że przewozy regularne specjalne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na ich zaliczenie do przewozów regularnych.
4. Podanie będzie składane do powołanego organu władz państwa członkowskiego, na terenie którego znajduje się miejsce rozpoczęcia podróży, czyli jeden z przystanków końcowych.
5. Maksymalny okres ważności zezwolenia wynosi pięć lat

ZAŁĄCZNIK IV

(Pierwsza strona zezwolenia)

(Różowy papier w formacie A4)

Dokument należy sporządzić w języku urzędowym (lub językach) lub w jednym z urzędowych języków państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika

PAŃSTWO WYSTAWIAJĄCE
- Międzynarodowy symbol identyfikacyjny- ⁽¹⁾

Właściwy organ

.....

ZEZWOLENIE Nr.....
na przewozy regularne ⁽²⁾
na przewozy regularne specjalne nie objęte liberalizacją

wykonywane autokarem lub autobusem między państwami członkowskimi zgodnie z Rozporządzeniem (EWG) nr 684/92

dla:.....
(Nazwisko, imię lub nazwa firmy przewoźnika lub zarządzającego przewoźnika w przypadku stowarzyszenia przedsiębiorstw (kartelu))

Adres:Telefon i faks:.....

Nazwa, adres, numery telefonu i faksu członków stowarzyszenia przedsiębiorstw (kartelu) i podwykonawców:

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

Załączyć listę, jeśli dotyczy.

Data wygaśnięcia zezwolenia:.....

.....
(Miejsce i data wystawienia)

.....
(Podpis i pieczęć organu wydającego zezwolenie)

(1) Austria (A), Belgia (B), Dania (DK), Finlandia (FIN), Francja (F), Niemcy (D), Grecja (GR), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Holandia (NL), Portugalia (P), Hiszpania (E), Szwecja (S), Wielka Brytania (UK)

(2) Niepotrzebne skreślić

(Druga strona zezwolenia nr)

1. Trasa przejazdu:

(a) Miejsce wyjazdu:.....

(b) Miejsce docelowe:.....

(c) Podstawowy plan podróży z podkreśleniem przystanków, w których pasażerowie wsiadają do pojazdu i opuszczają pojazd:.....

.....
.....
.....
.....

2. Okresy działalności:.....
.....
3. Częstotliwość:.....
4. Rozkład jazdy:.....
5. Przewozy regularne specjalne:
- kategoria pasażerów:
6. Inne warunki lub specjalne punkty:
.....
.....
.....
.....

.....
(Pieczęć organu wydającego zezwolenie)

(Trzecia strona zezwolenia nr

Dokument należy sporządzić w języku urzędowym (lub językach) lub w jednym z urzędowych języków państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika

Ważne uwagi

1. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez cały okres podróży. Nie może być wykorzystywana przez osoby (strony) inne niż wymienione w zezwoleniu.
2. Zezwolenie lub wierna kopia zezwolenia poświadczona przez organ wydający zezwolenie, będzie przechowywane w pojeździe przez cały okres trwania podróży i okazywane na żądanie upoważnionych urzędników.

3. W pojeździe znajdować się będzie wierna, poświadczona kopia licencji Wspólnoty.

ZAŁĄCZNIK V

(Pierwsza strona zaświadczenia)

(Żółty papier w formacie A4)

Dokument należy sporządzić w języku urzędowym (lub językach) lub w jednym z urzędowych języków państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika

PAŃSTWO WYSTAWIAJĄCE
- Międzynarodowy symbol identyfikacyjny-⁽¹⁾

Właściwy organ

.....

ZAŚWIADCZENIE

wystawione na przewozy na potrzeby własne autobusem lub autokarem między państwami członkowskimi na podstawie Rozporządzenia (EWG) nr 684/92

(Część przeznaczona dla osoby lub instytucji wykonującej przewozy na potrzeby własne)

Ja, niżej podpisany
odpowiedzialny za przedsiębiorstwo, instytucję niedochodową lub inną instytucję (opisać)

.....
(Nazwisko i imię lub oficjalna nazwa, pełny adres)

zaświadczam, że:

- wykonywane przez mnie usługi transportowe mają charakter niedochodowy i niekomercyjny,
- transport jest jedynie działalnością pomocniczą dla osoby lub podmiotu,
- autokar lub autobus o numerze rejestracyjnym stanowi własność wzmiankowanej osoby lub podmiotu, lub został uzyskany przez na warunkach odroczonej płatności lub jest przedmiotem długoterminowej umowy leasingowej,
- autokar lub autobus będzie prowadzony przez pracownika niżej podpisanej osoby lub podmiotu lub przez niżej podpisaną osobę.

.....
(Podpis osoby lub przedstawiciela podmiotu)

.....
(Część przeznaczona dla właściwego organu)

Niniejszy dokument stanowi zaświadczenie w rozumieniu artykułu 13 Rozporządzenia (EWG) nr 684/92

.....
(Okres ważności)

.....
(Miejsce i data wystawienia)

.....
(Podpis i pieczęć właściwego organu)

(1) Austria (A), Belgia (B), Dania (DK), Finlandia (FIN), Francja (F), Niemcy (D), Grecja (GR), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Holandia (NL), Portugalia (P), Hiszpania (E), Szwecja (S), Wielka Brytania (UK)

(Druga strona zaświadczenia)

Dokument należy sporządzić w języku urzędowym (lub językach) lub w jednym z urzędowych języków państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba przewoźnika

Postanowienia ogólne

1. Artykuł 2(4) Rozporządzenia (EWG) nr 684/92 stanowi, że przewozy na potrzeby własne jest to transport wykonywany na warunkach niekomercyjnych i w celach niedochodowych przez osoby fizyczne lub prawne, pod warunkiem, że:

- działalność transportowa ma dla takiej osoby fizycznej lub prawnej wyłącznie charakter pomocniczy;
- wykorzystywane pojazdy stanowią własność takiej osoby fizycznej lub prawnej, lub zostały uzyskane na warunkach odroczonej płatności, lub stanowią przedmiot długotermi-

nowej umowy leasingowej i są prowadzone przez pracownika osoby fizycznej lub prawnej, lub przez samą osobę fizyczną.

2. Przewoźnicy dokonujący przewozów na potrzeby są upoważnieni do wykonywania tego typu działalności transportowej, bez dyskryminacji ze względu na narodowość lub miejsce siedziby przewoźnika, pod warunkiem, że:

- są upoważnieni w państwie, w którym mieści się ich siedziba, na wykonywanie transportu autokarem lub autobusem na warunkach określonych przez krajowe przepisy prawne dotyczące dostępu do rynku;
- spełniają wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego pod względem standardów dotyczących kierowców i pojazdów.

3. Działalność transportowa, o której mowa w punkcie 1, nie wymaga uzyskania zezwolenia lecz podlegaj systemowi zaświadczeń.

4. Zaświadczenie uprawnia posiadacza do wykonywania międzynarodowych przewozów na potrzeby własne autokarem lub autobusem. Zaświadczenie wystawia właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany i jest ważne na cały okres podróży, w tym także podróży tranzytowych.

5. Odpowiednie części niniejszego zaświadczenia muszą być wypełnione czytelnym pismem w trzech egzemplarzach przez osobę lub przedstawiciela podmiotu wykonującego przewóz i dokonującego przewozu i przez właściwy organ. Jedną kopię zatrzymuje administracja a drugą - osoba lub podmiot, której to dotyczy. Kierowca musi posiadać w pojeździe oryginał lub poświadczoną, wierną kopię przez cały czas trwania międzynarodowej podróży. Musi okazać ją na żądanie powołanym organom. Osoba lub podmiot - stosownie do przypadku - obowiązana jest przechowywać zaświadczenia.

6. Zaświadczenie jest ważne na okres maksimum pięciu lat.

ZAŁĄCZNIK VI

WZÓR FORMULARZA SPRAWOZDAWCZEGO,

o którym mowa w art. 7(1) Rozporządzenia Rady WE nr 12/98 z 11 grudnia 1997 r. *ustanawiającego warunki wykonywania w państwie członkowskim krajowego transportu drogowego osób przez przewoźników obcych (nie-rezydentów)*

Przewozy kabotażowe wykonywane w (kwartał) (rok)

przez przewoźnika, mającego siedzibę w (nazwa państwa członkowskiego)

	Liczba osób	Liczba osobo-kilometrów
Państwo członkowskie - gospodarz		

	Rodzaj przewozów		Rodzaj przewozów	
	Regularne specjalne	Okazjonalne	Regularne specjalne	Okazjonalne
Austria				
Belgia				
Niemcy				
Dania				
Hiszpania				
Grecja				
Finlandia				
Francja				
Włochy				
Irlandia				
Luksemburg				
Holandia				
Portugalia				
Szwecja				
Wielka Brytania				
Ogółem kabotaż				

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) Nr 3118/93

z dnia 25 października 1993 r.

określające warunki, na jakich przewoźnicy nie-rezydenci mogą prowadzić krajowe drogowe przewozy towarów na terytorium Państwa Członkowskiego

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

na podstawie art. 75 ust. 1 lit. b) Traktatu, ustanowienie wspólnej polityki transportowej wiąże się, między innymi, z określeniem warunków dotyczących dostępu przewoźników niemających siedziby do drogowego transportu rzeczy przez przewoźników w danym Państwie Członkowskim,

przepis ten 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;

w celu niezakłóconego i elastycznego wykonania tego przepisu, należy przewidzieć przejściową regulację dotyczącą kabotażu na okres poprzedzający wprowadzenie ostatecznej regulacji;

jedynie przewoźnicy, którzy posiadają licencje wspólnotowe, zgodnie z rozporządzeniem 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 Członkowskich⁴, jak również przewoźnicy upoważnieni do wykonywania niektórych kategorii usług w międzynarodowych drogowych przewozach towarów, mogą zostać uprawnieni do kabotażu;

taka regulacja przejściowa powinna zawierać kontyngent wspólnotowych zezwoleń na kabotaż, który będzie stopniowo podwyższany;

należy ustalić warunki wystawiania i stosowania zezwoleń na kabotaż;

¹ Dz.U. nr C 317 z 7.12.1991, str. 10 oraz Dz.U. nr C 172 z 8.07.1992, str. 22.

² Dz.U. nr C 150 z 15.06.1992, str. 336.

³ Dz.U. nr C 169 z 6.07.1992, str. 30.

⁴ Dz.U. nr L 95 z 9.04.1992, str. 1.

należy ustalić przepisy Państwa Członkowskiego przyjmującego dotyczące czynności kabotażowych;

muszą zostać wydane przepisy, na podstawie których mogą być podejmowane interwencje w przypadku poważnego naruszenia rynków transportowych; w tym celu należy wprowadzić odpowiednią procedurę podejmowania decyzji oraz procedurę gromadzenia wymaganych danych statystycznych;

Państwa Członkowskie powinny świadczyć sobie pomoc wzajemną w zakresie odpowiedniego stosowania wprowadzonej regulacji; w szczególności w zakresie kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów; sankcje te nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do skali wykroczenia; powinna być przewidziana możliwość skorzystania z procedury odwoławczej;

Komisja powinna regularnie składać sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia;

w celu spełnienia zobowiązań nałożonych na Radę, należy ustalić datę wejścia w życie ostatecznej regulacji, na podstawie, której możliwy jest przewóz kabotażowy bez ograniczeń ilościowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Każdy przewoźnik zajmujący się zarobkowym drogowym przewozem rzeczy, posiadający licencję wspólnotową, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 881/92, jest uprawniony, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu, do wykonywania czasowego zarobkowego drogowego transportu rzeczy w innym Państwie Członkowskim, zwanego dalej odpowiednio „kabotaż” oraz „przyjmujące Państwo Członkowskie”, bez konieczności posiadania siedziby przedsiębiorstwa lub innej instytucji na jego terytorium.

2. Dodatkowo, każdy przewoźnik uprawniony jest w Państwie Członkowskim, w którym ma swoją siedzibę, zgodnie z wewnętrznymi przepisami prawa tego Państwa Członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego transportu drogowego rzeczy określonych w ust. 1, 2 i 3 załącznika do pierwszej dyrektywy⁵, może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, prowadzić, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.

3. Pozwolenie na prowadzenie przewozów kabotażowych, w ramach usług transportowych określonych w ust. 5 załącznika do wymienionej pierwszej dyrektywy, nie jest w żadnym przypadku poddane ograniczeniom.

4. Każde przedsiębiorstwo, które w Państwie Członkowskim, w którym ma swoją siedzibę, uprawnione jest, zgodnie z jego prawem, do wykonywania drogowego transportu rzeczy pojazdami mechanicznymi w transporcie zakładowym, jest uprawnione do wykonywania przewozów kabotażowych w transporcie zakładowym, zgodnie z definicją

⁵ Pierwsza dyrektywa Rady z dnia 23 lipca 1962 r. w sprawie ustanowienia niektórych wspólnych zasad dla transportu międzynarodowego (zarobkowy transport drogowy) (Dz.U. nr 70 z 6.08.1962, str. 2005/62). Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (EWG) nr 881/92 (Dz.U. nr L 95 z 9.04.1992, str. 1).

zawartą w ust. 4 załącznika do wymienionej pierwszej dyrektywy.

Komisja ustali szczegółowe zasady wykonania przepisów niniejszego ustępu.

Artykuł 2

1. W związku ze stopniowym wprowadzeniem ostatecznej regulacji, określonej w art. 12, oraz bez uszczerbku dla postanowień art. 1 ust. 3, w okresie od dnia 1 stycznia 1994 r. do dnia 30 czerwca 1998 r., przewozy kabotażowe są wykonywane w ramach wspólnotowego kontyngentu kabotażowego.

Zezwolenia na przewozy kabotażowe są wystawiane według wzoru zawartego w załączniku I.

Wspólnotowy kontyngent kabotażowy składa się z 30 000 zezwoleń na kabotaż, które ważne są przez okres dwóch miesięcy; kontyngent ten, począwszy od dnia 1 stycznia 1995 r. jest rocznie zwiększany o 30%.

2. Na wniosek Państwa Członkowskiego, składany przed dniem 1 listopada każdego roku, jedno zezwolenie na kabotaż może zostać przekształcone na dwa krótkoterminowe zezwolenia na kabotaż, które ważne będą przez okres jednego miesiąca.

Krótkoterminowe zezwolenia na kabotaż wystawiane są według wzoru zawartego w załącznik II.

3. Kontyngent zostanie rozdzielony między Państwa Członkowskie w następujący sposób:

	1994	1995	1996	1997	Od dnia 1 stycznia do dnia 30 czerwca 1998 r.
Belgia	2 593	3 371	4 383	5 698	3 704
Dania	2 516	3 271	4 253	5 529	3 994
Niemcy	4 252	5 528	7 187	9 344	6 074
Grecja	1 146	1 490	1 937	2 519	1 638
Hiszpania	2 688	3 495	4 544	5 908	3 841
Francja	3 516	4 571	5 943	7 726	5 022
Irlandia	1 169	1 520	1 976	2 569	1 670
Włochy	3 520	4 576	5 949	7 734	5 028
Luksemburg	1 207	1 570	2 041	2 654	1 726
Niderlandy	3 662	4 761	6 190	8 047	5 231
Portugalia	1 525	1 983	2 578	3 352	2 179
Zjednoczone Królestwo	2 206	2 868	3 729	4 848	3 152

Artykuł 3

1. Zezwolenia na kabotaż, określone w art. 2, zezwalają uprawnionemu na wykonywanie przewozów kabotażowych.

2. Zezwolenia na kabotaż przekazywane są przez Komisję Państwom Członkowskim, w których przedsiębiorstwa mają swoją siedzibę i udzielane przewoźnikom na podstawie wniosku przedkładanego właściwym władzom lub innym organom Państwa Członkowskiego, w którym składający wniosek ma siedzibę.

Zezwolenia te noszą międzynarodowy znak rejestracyjny Państwa Członkowskiego, w którym wnioskujący ma swoją siedzibę.

3. Zezwolenie na kabotaż jest wystawiane na nazwisko / nazwę przewoźnika. Przewoźnik nie może przekazać go stronie trzeciej. Zezwolenie na kabotaż może być stosowane jedynie przez jeden pojazd.

„Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w Państwie Członkowskim, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę lub zestaw drogowy pojazdów, z których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w Państwie Członkowskim, w którym przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy.

Przewoźnik niemający siedziby w danym państwie dysponuje pojazdem, na podstawie pełnego prawa własności lub na innej podstawie prawnej, jak np. umowa sprzedaży ratalnej, wynajmu lub leasingu.

W przypadku wynajmu, pojazd zostaje wynajęty przez przewoźnika w Państwie Członkowskim siedziby, w celu prowadzenia przewozów kabotażowych. Przewoźnik nie mający siedziby na danym terytorium może, w celu zakończenia przewozu kabotażowego przerwanoego przez awarię lub wypadek, wynająć pojazd w przyjmującym Państwie Członkowskim na tych samych warunkach, co przewoźnicy mający w tym państwie stałą siedzibę.

Zezwolenie na kabotaż oraz w danym przypadku umowa wynajmu, powinny być przewożone w pojeździe.

4. Zezwolenie na kabotaż musi być okazywane na każde żądanie urzędnika kontroli.

5. Data, zgodnie, z którą zezwolenie na kabotaż jest ważne, musi zostać wpisana na zezwoleniu przez właściwe władze lub inny organ Państwa Członkowskiego, w którym dane przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę, jeszcze przed jego rozpoczęciem.

Artykuł 4

Operacje transportowe prowadzone na podstawie zezwolenia na kabotaż są rejestrowane w książce sprawozdań z odbytych jazd, którego arkusze będą przesyłane z powrotem wraz z zezwoleniem właściwym władzom lub organom Państwa Członkowskiego siedziby, które udzieliło zezwolenia, w terminie ośmiu dni od wygaśnięcia ważności zezwolenia.

Książka sprawozdań z odbytych jazd jest wystawiana według wzoru zawartego w załączniku III.

Artykuł 5

1. Właściwe władze lub organy każdego Państwa Członkowskiego przekazują Komisji na koniec każdego kwartału w terminie trzech miesięcy, który w przypadku art. 7 może zostać skrócony do jednego miesiąca, dane dotyczące przewozów kabotażowych prowadzonych podczas tego kwartału przez przewoźników mających swoją siedzibę w danym Państwie Członkowskim; niniejsze dane wyrażone zostają w tonach i w tonokilometrach danego przewozu.

Niniejsze dane zostają przekazane w formie tabeli według wzoru zamieszczonego w załączniku IV.

2. Komisja niezwłocznie przedstawia Państwom Członkowskim podsumowujące zestawienie danych sporządzone na podstawie informacji złożonych zgodnie z ust. 1.

Artykuł 6

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

- a) obowiązujących stawek i zasad regulujących umowy przewozu;
- b) ciężaru i wymiarów pojazdów drogowych; mogą one w uzasadnionych przypadkach przekraczać ciężar i wymiary stosowane w Państwie Członkowskim, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, ale w żadnym razie nie mogą one przekraczać norm technicznych określonych w zaświadczeniu zgodności, określonym w art. 1 ust. 1 dyrektywy Rady 86/364/EWG⁶;
- c) przepisów związanych z przewozem określonych kategorii towarów, w szczególności towarów niebezpiecznych, szybko psujących się środków spożywczych oraz żywych zwierząt;
- d) czasu jazdy kierowcy i odpoczynku;
- e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych. W tej dziedzinie, do usług, zgodnie z art. 1 niniejszego rozporządzenia, zastosowanie mają przepisy art. 21 ust. 1 lit. a) dyrektywy 77/388/EWG⁷.

2. Normy techniczne dotyczące budowy pojazdu i urządzeń wykorzystywanych do wykonywania przewozów kabotażowych muszą spełniać normy określone dla pojazdów dopuszczonych do ruchu w transporcie międzynarodowym.

3. Przepisy określone w ust. 1 stosowane są wobec przewoźników niezamieszkałych stale na danym terytorium na tych samych warunkach, jakie dane państwo nakłada na swoich obywateli, w celu uniknięcia jakiegokolwiek otwartego lub ukrytego dyskryminowania na podstawie przynależności państwowej lub miejsca siedziby.

⁶ Dz.U. nr L 221 z 7.08.1986, str. 48.

⁷ Dyrektywa Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku (Dz.U. nr L 145 z 13.06.1977, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/111/EWG (Dz.U. nr L 384 z 30.12.1992, str. 47).

4. Jeżeli zostanie stwierdzone, że na podstawie doświadczeń, wykaz obszarów przepisów prawnych Państwa Członkowskiego przyjmującego w ust. 1, musi zostać dostosowany, Rada na wniosek Komisji, zmienia wykaz stanowiąc większością kwalifikowaną.

Artykuł 7

1. W przypadku poważnych zakłóceń na krajowym rynku transportowym wewnątrz danego obszaru geograficznego, który sprowadza się do kabotażu lub przez niego jest zastrzony, każde z Państw Członkowskich może zwrócić się do Komisji, w celu zastosowania środków ochronnych; dane Państwo Członkowskie przekazuje Komisji konieczne informacje i powiadamia ją, jakie działania zamierza podjąć na swoim terytorium wobec przewoźników mających na jego terytorium swoją siedzibę.

2. Dla celów ust. 1:

- „*poważne zakłócenie krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym*” oznacza wystąpienie specyficznych na tym rynku problemów powodujących poważną i potencjalnie trwałą nadwyżkę podaży nad popytem, z którą wiąże się zagrożenie finansowej równowagi i przetrwania licznych przedsiębiorstw wykonujących drogowy transport rzeczy;
- „*obszar geograficzny*” oznacza obszar obejmujący całe lub część terytorium Państwa Członkowskiego lub rozciągający się w całości lub w części na terytorium innych Państw Członkowskich.

3. Komisja zbada przypadek, w szczególności na podstawie przekazanych jej najnowszych danych kwartalnych, zgodnie z art. 5, i po konsultacji z Komitetem Doradczym ustanowionym zgodnie z art. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3916/90⁸, w terminie jednego 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 geograficznego 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 przekazuje Państwom Członkowskim oraz Radzie wszelkie decyzje podjęte na mocy niniejszego ustępu.

4. Jeżeli Komisja podejmie decyzje o podjęciu środków ochronnych dotyczących jednego lub kilku Państw Członkowskich, właściwe władze tych państw zobowiązane są do podjęcia odpowiednich środków dotyczących przewoźników mających swoją siedzibę na ich terytorium; Państwa Członkowskie powiadomią o tym Komisję.

Środki te obowiązują najpóźniej od tego samego momentu, od którego obowiązują środki ochronne podjęte przez Komisję.

⁸ Dz.U. nr L 375 z 31.12.1990, str. 10.

5. W terminie trzydziestu dni od powiadomienia, każde z Państw Członkowskich może przedstawić Radzie Komisji decyzję, określoną w ust. 3.

W terminie trzydziestu dni od momentu przedłożenia decyzji przez Państwo Członkowskie lub w przypadku, gdy kilka Państw Członkowskich przedstawia decyzję, od momentu pierwszego jej przedłożenia, Rada stanowiąc większością kwalifikowaną podjąć inną decyzję.

Ograniczenia stosowania, ustanowione w ust. 3 akapit trzeci, obowiązują również w stosunku do decyzji Rady.

Właściwe władze zainteresowanych Państw Członkowskich zobowiązane są podjąć środki o podobnym skutku dotyczące przewoźników mających swoją siedzibę na ich terytorium; Państwa Członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Jeżeli w terminie określonym w akapicie drugim, Rada nie podejmuje żadnej decyzji, decyzja Komisji staje się ostateczna.

6. Jeżeli Komisja uznaje, że podjęte środki, określone w ust. 3, muszą zostać przedłużone, składa odpowiednią propozycję Radzie; Rada podejmuje decyzję kwalifikowaną większością głosów.

Artykuł 8

1. Wykonując niniejsze rozporządzenie Państwa Członkowskie wzajemnie wspierają się.

2. Niezależnie od możliwości skierowania na drogę sądową sprawy karnej, właściwe władze przyjmującego Państwa Członkowskiego uprawnione są do stosowania sankcji wobec przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie, który podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszył przepisy niniejszego rozporządzenia lub przepisy krajowe, lub wspólnotowe w dziedzinie transportu. Sankcje te nie powinny mieć charakteru dyskryminującego, zgodnie z ust. 3.

3. Sankcje określone w ust. 2 mogą obejmować między innymi ostrzeżenie lub, w przypadku poważnego lub wielokrotnego naruszenia, czasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium Państwa Członkowskiego przyjmującego, na którym popełniono wykroczenie.

W przypadku przedstawienia fałszywych zezwoleń na kabotaż, fałszywe dokumenty zostają natychmiast skonfiskowane i niezwłocznie przekazane właściwemu urzędowi Państwa Członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę.

4. Właściwe władze Państwa Członkowskiego przyjmującego informują właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, o stwierdzonych wykroczeniach i w sprawie wszelkich sankcji nałożonych na przewoźnika; w przypadku poważnych lub wielokrotnych wykroczeń, właściwe władze mogą jednocześnie wystąpić z wnioskiem o nałożenie sankcji.

W przypadku poważnych lub wielokrotnych naruszeń, właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, podejmuje decyzję w sprawie nałożenia odpowiedniej sankcji wobec danego przewoźnika; władze te uwzględniają przy tym

sankcje nałożone w przyjmującym Państwie Członkowskim oraz zapewniają, że nakładane na danego przewoźnika sankcje są proporcjonalne do popełnionych wykroczeń lub wykroczeń służących za podstawę nałożenia kary.

Kara nałożona przez właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma swoją siedzibę, po konsultacji z właściwymi władzami Państwa Członkowskiego przyjmującego, może również objąć cofnięcie zezwolenia na wykonywanie drogowego transportu rzeczy.

Właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, może również, w zastosowaniu prawa krajowego, postawić danego przewoźnika w stan oskarżenia przed właściwą krajową instancją.

Informacja o decyzjach podjętych, zgodnie z wyżej wymienionymi ustępami, przekazywana jest właściwym władzom przyjmującego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 9

Państwa Członkowskie zapewniają, aby każdy wnioskodawca lub właściciel zezwolenia miał możliwość odwołania się od decyzji odmawiającej mu wydania lub cofającej zezwolenie oraz od każdej innej kary administracyjnej nałożonej na niego przez właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę lub przyjmującego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 10

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie we właściwym czasie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Artykuł 11

Komisja przedłoży Radzie, co dwa lata sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia; pierwsze z tych sprawozdań zostanie przedłożone najpóźniej do dnia 30 czerwca 1996 r.

Artykuł 12

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1994 r.
2. Okres ważności zezwolenia wspólnotowego i kontyngentów dla przewozów kabotażowych wspólnotowych, przewidzianych w art. 2, przestaje obowiązywać z dniem 1 lipca 1998 r.
3. Od tego momentu każdy przewoźnik niemający siedziby w danym państwie, spełniający warunki określone w art. 1, uprawniony jest do wykonywania bez ograniczeń ilościowych drogowego transportu rzeczy w Państwie Członkowskim, bez konieczności posiadania w nim swojej siedziby lub jakiegokolwiek innej siedziby.

Komisja przedkłada Radzie, w danym przypadku z uwzględnieniem doświadczeń w zakresie

rozwoju sytuacji na rynku transportowym jak również postępu uczynionego na drodze harmonizacji w sektorze transportu, propozycję w sprawie szczegółowych zasad ostatecznej regulacji kabotażowej w odniesieniu do odpowiedniego systemu monitorowania rynków transportu kabotażowego oraz dostosowania środków ochronnych przewidzianych w art. 7.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 25 października 1996 r.

W imieniu Rady

PH. MAYSTADT

Przewodniczący

b)

(Druga strona zezwolenia na kabotaż)

(Tekst w języku lub językach urzędowych Państwa Członkowskiego wystawiającego zezwolenie; tłumaczenie na inne języki urzędowe Wspólnoty należy umieścić na stronach c) i d))

Przepisy ogólne.

Niniejsze zezwolenie upoważnia do krajowego drogowego przewozu rzeczy na terytorium Państw Członkowskich Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, na którym właściciel tego zezwolenia nie ma swojej siedziby (kabotaż).

Niniejsze zezwolenie jest imienne i niezbywalne.

Niniejsze zezwolenie może zostać wycofane przez właściwe władze Państwa Członkowskiego, które go udzieliło lub, jeżeli zezwolenie jest fałszywe, przez Państwo Członkowskie, w którym prowadzone są przewozy kabotażowe.

Niniejsze zezwolenie może być użyte każdorazowo tylko przez jeden pojazd. Pojazd oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w Państwie Członkowskim, w którym przedsiębiorca transportowy ma swoją siedzibę lub zestaw drogowy pojazdów, z których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w Państwie Członkowskim, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu towarów.

W przypadku pojazdów stanowiących zestaw drogowy, powinien on znajdować się w pojeździe silnikowym.

Niniejsze zezwolenie musi być przewożone w pojeździe wraz z zeszytem sprawozdań z odbytych jazd dotyczących krajowych przewozów kabotażowych wykonywanych w ramach tego zezwolenia.

Zezwolenie na kabotaż oraz książka sprawozdań z odbytych jazd muszą zostać odpowiednio wypełnione przed rozpoczęciem przewozu kabotażowego.

Zezwolenie na kabotaż oraz książka sprawozdań z odbytych krajowych przewozów kabotażowych muszą być okazywane na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

W drodze odstępstwa od stosowania przepisów wspólnotowych, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym Państwie Członkowskim w następujących dziedzinach:

- a) stawki i warunki stosowane w umowie przewozu;
- b) ciężar i wymiary pojazdów drogowych; mogą one w uzasadnionych przypadkach

¹¹ Podpis i pieczęć właściwych władz lub instytucji udzielającej niniejsze zezwolenie.

przekraczać ciężar i wymiary stosowane w Państwie Członkowskim, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, ale w żadnym razie nie mogą one przekraczać norm technicznych określonych w zaświadczeniu zgodności;

- c) przepisy związane z przewozem niektórych kategorii towarów, w szczególności towarów niebezpiecznych, szybko psujących się środków spożywczych oraz żywych zwierząt;
- d) czasu jazdy i odpoczynku;
- e) podatku VAT od usług transportowych.

Normy techniczne dotyczące budowy pojazdu i jego wyposażenia przeznaczonego do prowadzenia przewozów kabotażowych muszą spełniać normy określone dla pojazdów dopuszczonych do rynku w transporcie międzynarodowym.

Niniejsze zezwolenie podlega zwrotowi, w terminie ośmiu dni od daty jego wygaśnięcia, właściwego władzy lub organowi wystawiającemu zezwolenie.

c) i d)

(Trzecia, czwarta i piąta strona zezwolenia na kabotaż)

(Tłumaczenia tekstu ze strony b) na inne języki urzędowe Wspólnoty)

e) i f)

(Szósta, siódma i ósma strona zezwolenia na kabotaż)

(Tłumaczenia tekstu ze strony a) na inne języki urzędowe Wspólnoty)

ZAŁĄCZNIK II

a)

(Na mocno różowym papierze w formacie DIN A4)

(Pierwsza strona krótkoterminowego zezwolenia na kabotaż)

(Obowiązujące terminy okresów ważności)

(Tekst w języku lub językach urzędowych Państwa Członkowskiego wystawiającego zezwolenie; tłumaczenie na inne języki urzędowe Wspólnoty należy zamieścić na stronach e) i f))

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH	(tłoczona pieczęć Komisji Wspólnot Europejskich)	Państwo udzielające zezwolenia/ międzynarodowy znak państwa ¹²	właściwe władze lub organ
-------------------------------------	--------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------

ZEZWOLENIE NA KABOTAŻ NR.....

na wykonywanie krajowego drogowego przewozu rzeczy w Państwie Członkowskim Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie (kabotaż)

Niniejsze zezwolenie uprawnia.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....¹³

do przewozu towarów w transporcie drogowym pojazdem silnikowym lub zestawem drogowym pojazdów na terytorium Państwa Członkowskiego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, na którym właściciel tego zezwolenia nie ma swojej siedziby oraz do przemieszczania się tym pojazdem lub zestawem drogowym pojazdów bez ładunku na całym terytorium Wspólnoty.

Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez okres jednego miesiąca, a mianowicie

Od..... do.....

¹² Międzynarodowe znaki Państw Członkowskich: Belgia (B), Dania (DK), Niemcy (D), Francja (F), Grecja (GR), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Holandia (NL), Portugalia (P), Hiszpania (E), Wielka Brytania (GB).

¹³ Podać nazwisko lub nazwę zarejestrowanej firmy i pełny adres przewoźnika.

Data wystawienia.....

14

b)

(Druga strona krótkoterminowego zezwolenia na kabotaż)

(Tekst w języku lub językach urzędowych Państwa Członkowskiego wystawiającego zezwolenie; tłumaczenie na inne języki urzędowe Wspólnoty należy umieścić na stronach c) i d))

Przepisy ogólne.

Niniejsze zezwolenie upoważnia do krajowego drogowego przewozu rzeczy na terytorium dowolnego państwa Państwa Członkowskiego innego niż państwo siedziby właściciela niniejszego zezwolenia (kabotaż).

Niniejsze zezwolenie jest imienne i niezbywalne.

Niniejsze zezwolenie może zostać wycofane przez właściwe władze Państwa Członkowskiego, które go udzieliło lub, jeżeli zezwolenie jest fałszywe, przez Państwo Członkowskie, w którym wykonywane są przewozy kabotażowe.

Niniejsze zezwolenie może być użyte każdorazowo tylko przez jeden pojazd. Pojazd oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w Państwie Członkowskim, w którym przedsiębiorca transportowy ma swoją siedzibę lub zestaw drogowy pojazdów, z których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w Państwie Członkowskim, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu towarów.

W przypadku pojazdów stanowiących zestaw drogowy, powinno ono być przechowywane w pojeździe silnikowym.

Niniejsze zezwolenie musi być przewożone wraz z książką sprawozdań z odbytych jazd dotyczących krajowych przewozów kabotażowych, wykonywanych w ramach tego zezwolenia.

Zezwolenie na kabotaż oraz książka sprawozdań z odbytych jazd muszą zostać odpowiednio wypełnione przed rozpoczęciem przewozu kabotażowego.

Zezwolenie na kabotaż oraz zeszyt sprawozdań z odbytych jazd krajowych przewozów kabotażowych muszą być okazywane na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

W drodze odstępstwa od stosowania przepisów wspólnotowych, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym Państwie Członkowskim w następujących dziedzinach:

a) stawki i warunki stosowane w umowie przewozu;

¹⁴ Podpis i pieczęć właściwych władz lub instytucji udzielającej niniejsze zezwolenie.

- b) ciężar i wymiary pojazdów drogowych; mogą one w uzasadnionych przypadkach przekraczać ciężar i wymiary stosowane w Państwie Członkowskim, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, ale w żadnym razie nie mogą one przekraczać norm technicznych określonych w zaświadczeniu zgodności;
- c) przepisy związane z przewozem niektórych kategorii towarów, w szczególności towarów niebezpiecznych, szybko psujących się środków spożywczych oraz żywych zwierząt;
- d) czasu jazdy i odpoczynku;
- e) podatku VAT od usług transportowych.

Normy techniczne dotyczące budowy pojazdu i jego wyposażenia przeznaczonego do prowadzenia przewozów kabotażowych muszą spełniać normy określone dla pojazdów dopuszczonych do rynku w międzynarodowym transporcie towarów.

Niniejsze zezwolenie podlega zwrotowi, w terminie ośmiu dni od daty jego wygaśnięcia, właściwym władzom lub organowi wystawiającemu zezwolenie.

c) i d)

(Trzecia, czwarta i piąta strona zezwolenia na kabotaż)

(Tłumaczenia tekstu ze strony b) na inne języki urzędowe Wspólnoty)

e) i f)

(Szósta, siódma i ósma strona zezwolenia na kabotaż)

(Tłumaczenia tekstu ze strony a) na inne języki urzędowe Wspólnoty)

ZAŁĄCZNIK III

a)

(Format DIN A4)

(Okładka zeszytu sprawozdań z odbytych jazd)

(Obowiązujące terminy okresów ważności)

(Tekst w języku lub językach urzędowych Państwa Członkowskiego wystawiającego książkę sprawozdań z odbytych jazd; tłumaczenie na inne języki urzędowe Wspólnoty należy umieścić na odwrocie)

Państwa wydające książki sprawozdań

Właściwe władze lub organ

Międzynarodowy znak Państwa
Członkowskiego¹⁵

Książka nr...

KSIĄŻKA SPRAWOZDAŃ Z ODBYTYCH JAZD KRAJOWYCH PRZEWOZÓW
KABOTAŻOWYCH PROWADZONYCH W RAMACH ZEZWOLENIA NA KABOTAŻ
NR...

Niniejsza książka zachowuje ważność do¹⁶

Wystawiono w, dnia

17

(Na odwrocie okładki książki sprawozdań z odbytych jazd)

1. (Tłumaczenie na inne języki urzędowe Wspólnoty tekstu na odwrocie).
2. (Tekst w języku lub językach urzędowych wystawiającego Państwa Członkowskiego)

Przepisy ogólne.

1. Niniejsza książka sprawozdań z odbytych jazd zawiera 25 stron do oderwania, ponumerowanych od 1 do 25, na których należy podać szczegółowe dane, w chwili załadunku, o wszelkich towarach przewożonych w ramach zezwolenia na kabotaż.

¹⁵ Międzynarodowe znaki Państw Członkowskich: Belgia (B), Dania (DK), Niemcy (D), Grecja (GR), Hiszpania (E), Francja (F), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Holandia (NL), Portugalia (P), Wielka Brytania (GB).

¹⁶ Okres ważności nie może przekraczać ważności zezwolenia na kabotaż.

¹⁷ Podpis i pieczęć właściwych władz lub instytucji wystawiającej niniejszą książkę.

Każda książka posiada numer, który znajduje się na każdej stronie,

2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za odpowiednie prowadzenie sprawozdań z odbytych jazd dotyczących krajowych przewozów kabotażowych.
3. Książka odbytych jazd musi być przewożona wraz z zezwoleniem na kabotaż w pojeździe silnikowym, wykonującym jazdę w ramach tego zezwolenia w stanie załadunku lub bez. Książka ta musi być okazywana na każde żądanie uprawnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.
4. Sprawozdania z odbytych jazd muszą uwzględniać kolejność numeryczną; a kolejne wpisy dotyczące ładunku muszą być na nich odnotowywane w porządku chronologicznym.
5. Każda kolumna sprawozdaniu z odbytej jazdy musi zostać wypełniona dokładnie i czytelnie pismem drukowanym w sposób niemożliwy do usunięcia.
6. Nie później niż w osiem dni po zakończeniu miesiąca, do którego odnosi się dane sprawozdanie, każdy wypełnione sprawozdanie z odbytej jazdy musi zostać zwrócone właściwego urzędu lub instytucji Państwa Członkowskiego, która wystawiła niniejszą książkę. Gdy przewóz obejmuje dwa okresy sprawozdań, o wyborze okresu sprawozdania decydować będzie data załadunku (np. przewóz rozpoczynający się pod koniec stycznia i kończący się na początku lutego powinien zostać ujęty w sprawozdaniu za miesiąc styczeń).

c)

(Strona przednia strony umieszczonej przed 25 stronami przeznaczonymi do oderwania)

(Tekst w języku lub językach urzędowych Państwa Członkowskiego wystawiającego książkę sprawozdań z odbytych jazd)

Wyjaśnienia

Informacje zamieszczane na kolejnych stronach odnoszą się do wszystkich przewożonych towarów w ramach zezwolenia na kabotaż, do którego odnosi się niniejsza książka.

Dla każdej załadowanej przesyłki towarowej należy wypełnić jeden wiersz w tej książce.

Kolumna 2: w danym przypadku należy podać dane wymagane przez Państwo Członkowskie wystawiające książkę sprawozdań z odbytych jazd;

Kolumna 3: należy podać dzień (01, 02... 31) miesiąca wskazanego w nagłówku strony, w którym nastąpiła jazda z załadunkiem;

Kolumny 4 i 5: należy określić nazwę miejsca oraz w danym przypadku, departamentu, prowincji, kraju związkowego (regionu, województwa, powiatu) itp.;

Kolumna 6: należy używać następujących znaków:

- Belgia: B
- Dania: DK
- Niemcy: D
- Grecja: GR
- Francja: F
- Irlandia: IRL
- Hiszpania: E
- Włochy: I
- Luksemburg: L
- Niderlandy: NL
- Wielka Brytania: GB
- Portugalia: P

Kolumna 7: należy podać odległość przebytą między miejscem załadunku, a miejscem rozładunku przesyłki towarowej.

Kolumna 8: ciężar przesyłki towarowej należy podać w tonach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku (np. 10,0 t) i w ten sam sposób, jak w deklaracji celnej; nie należy uwzględniać ciężaru kontenerów lub palet;

Kolumna 9: należy opisać możliwie dokładnie rodzaj towarów wchodzących w skład przesyłki;

Kolumna 10: jest przeznaczona wyłącznie dla administracji.

ZAŁĄCZNIK IV

USŁUGI TRANSPORTOWE WYKONYWANE W (KWARTALE) (ROKU)
 W RAMACH ZEZWOLENIA NA KABOTAŻ UDZIELONEGO PRZEZ
 (MIĘDZY Narodowy ZNAK PAŃSTWA)

Państwo Członkowskie dokonujące załadunku i rozładunku	Liczba	
	Przewożonych Mg (t)	Mg (t)/km (w tysiącach)
D		
F		
I		
NL		
B		
L		
GB		
IRL		
DK		
GR		
E		
P		
Kabotaż, suma:		

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 3315/94

z dnia 22 grudnia 1994 r.

zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3118/93 ustanawiające warunki wykonywania w Państwie Członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając Akt Przystąpienia z 1994 r., w szczególności jego art. 169,

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

na mocy przystąpienia Austrii, Finlandii i Szwecji, rozporządzenie (EWG) nr 3118/93¹ z dnia 25 października 1993 r. powinno zostać zmienione w celu przyznania odpowiedniej liczby wspólnotowych zezwoleń na kabotaż dla Austrii, Finlandii i Szwecji;

na mocy art. 13 protokołu nr 9 w sprawie transportu drogowego, kolejowego i kombinowanego w Austrii załączonego do Aktu Przystąpienia z 1994 r., rozporządzenie (EWG) nr 3118/93 stosuje się od dnia 1 stycznia 1997 r. tylko dla: a) przewoźników posiadających zezwolenie Wspólnoty wydane przez właściwe władze w Austrii na świadczenie krajowych usług drogowego transportu rzeczy w innych Państwach Członkowskich oraz b) przewoźników posiadających zezwolenie Wspólnoty wydane przez właściwe władze w innym Państwie Członkowskim na świadczenie krajowych usług drogowego transportu rzeczy w Austrii;

rozszerzenie Wspólnoty spowoduje wzrost rynku transportu drogowego rzeczy; dodatkowa liczba wspólnotowych tymczasowych zezwoleń na kabotaż powinna zatem zostać przyznana obecnym dwunastu Państwom Członkowskim;

z powodu przystąpienia nowych państw powinno się dokonać szeregu technicznych dostosowań do rozporządzenia (EWG) nr 3118/93;

tymczasowo należy przestrzegać ustaleń przyjętych w ramach Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG), tak aby zezwolenia na kabotaż dotyczące początku 1995 r. zostały wydrukowane na czas;

na mocy art. 2 ust. 3 Traktatu o Przystąpieniu z 1994 r., instytucje Wspólnot mogą przyjąć przed przystąpieniem, środki zgodnie z art. 169 Aktu z 1994 r. i takie środki wchodzą w życie z zastrzeżeniem oraz w dniu wejścia w życie wspomnianego Traktatu,

¹ Dz.U. nr L 279 z 12.11.1993, str. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (EWG) nr 3118/83 wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Wspólnotowy kontyngent kabotażowy składa się z zezwoleń na kabotaż, każde ważne są przez okres dwóch miesięcy, zgodnie z poniższą tabelą:

<i>Rok</i>	<i>Liczba zezwoleń</i>
1994	30 000
1995	46 296
1996	60 191
1997	83 206
od dnia 1 stycznia do dnia 30 czerwca 1998 r.	54 091.”

2. W art. 2 ust. 3 tabelę zastępuje się tabelą:

	1995 r.	1996 r.	1997 r.	Od dnia 1 stycznia do dnia 30 czerwca 1998 r.
„Belgia	3 647	4 742	6 223	4 045
Dania	3 538	4 600	6 037	3 925
Niemcy	5 980	7 774	10 203	6 632
Grecja	1 612	2 096	2 751	1 789
Hiszpania	3 781	4 916	6 452	4 194
Francja	4 944	6 428	8 436	5 484
Irlandia	1 645	2 139	2 808	1 826
Włochy	4 950	6 435	8 445	5 490
Luksemburg	1 699	2 209	2 899	1 885
Niderlandy	5 150	6 695	8 786	5 711
Austria	0	0	4 208	2 736
Portugalia	2 145	2 789	3 661	2 380
Finlandia	1 774	2 307	3 029	1 969
Szwecja	2 328	3 027	3 973	2 583
Zjednoczone Królestwo	3 103	4 034	5 295	3 442”

3. W załączniku I i II teksty na górze stron a) i b) otrzymują brzmienie:

„(Tekst w języku(-ach) urzędowy(-ch) lub w jednym z języków urzędowych Państwa Członkowskiego wydającego zezwolenie)”.

Skreśla się strony c), d), e) oraz f).

4. W załączniku I i II środek strony a) otrzymuje brzmienie:

„ZEZWOLENIE na kabotaż nr ...

na krajowy przewóz drogowy rzeczy w Państwie Członkowskim Wspólnoty Europejskiej wykonywany przez przewoźnika nie mającego siedziby w Państwie Członkowskim (kabotaż).

Zezwolenie uprawnia

.....

.....²

do przewozu rzeczy za pomocą pojazdu samochodowego lub za pomocą przewozu kombinowanego w obrębie innego Państwa Członkowskiego Wspólnoty Europejskiej niż to, w którym posiadacz niniejszego zezwolenia jest zarejestrowany, oraz do przemieszczania takiego pojazdu lub kombinacji pojazdów niezaladowanych na jakiegokolwiek części obszaru wspomnianej Wspólnoty, o czym mowa w rozporządzeniu (EWG) nr 3118/93 i oraz zgodnie z ogólnymi przepisami niniejszego pozwolenia.”

5. W załączniku I, II i III strona a) przypis 1 otrzymuje brzmienie:

¹ Znaki państw:

Belgia (B), Dania (DK), Niemcy (D), Grecja (GR), Hiszpania (E), Francja (F), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Niderlandy (NL), Austria (A), Portugalia (P), Finlandia (FIN), Szwecja (S), Zjednoczone Królestwo (GB) (od dnia 1 stycznia 1996 r. jako: UK).”

6. W załączniku III tekst na górze stron a) i b) otrzymuje brzmienie:

„(Tekst, w języku(-ach) urzędowym(-ch) lub jednym z języków urzędowych Państwa Członkowskiego wydającego zeszyt)”.

7. W załączniku III na stronie c) nagłówek „Kolumna 6” otrzymuje brzmienie:

„Kolumna 6: należy używać następujących znaków:

- Belgia: B
- Dania: DK
- Niemcy: D
- Grecja: GR
- Hiszpania: E
- Francja: F
- Irlandia: IRL

- Włochy: I
- Luksemburg: L
- Niderlandy: NL
- Portugalia: P
- Finlandia: FIN
- Szwecja: S
- Zjednoczone Królestwo: GB (od dnia 1 stycznia 1996 r. UK)

i od dnia 1 stycznia 1997 r.:

- Austria: A.”

8. Załącznik IV zastępuje się Załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. Do dnia 30 czerwca 1995 r. zezwolenia na kabotaż używane przez przewoźników z obecnych Państw Członkowskich odpowiadają wzorom załącznika I i II rozporządzenia (EWG) nr 3118/93. Do tego samego dnia zezwolenia na kabotaż, które mają być używane przez przewoźników pochodzących z Finlandii i Szwecji, odpowiadają wzorom załącznika I i II dodatku 2 do załącznika XIII do Porozumienia EOG, zmienionych decyzją 7/94 Wspólnego Komitetu EOG³.

2. Obecne Państwa Członkowskie mogą zezwalać przewoźnikom używania zeszytów sprawozdań z odbytych jazd, określonych w załączniku III rozporządzenia (EWG) nr 3118/93, najpóźniej do dnia 31 grudnia 1995 r.; pozostałe Państwa Członkowskie akceptują te zeszyty na swoim terytorium do dnia 31 grudnia 1995 r. Do tego dnia Finlandia i Szwecja mogą zezwalać używania wspomnianych zeszytów określonych w załączniku III dodatku 2 do załącznika XIII do Porozumienia EOG, zmienionym decyzją 7/94 Wspólnego Komitetu EOG.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem wejścia w życie Traktatu o Przystąpieniu z 1994 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

³ Dz.U. nr L 160 z 28.06.1994, str. 1.

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 grudnia 1994 r.

W imieniu Rady

H. SEEHOFER

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK IV

**USŁUGI TRANSPORTOWE WYKONYWANE W (KWARTAŁ)
(ROK) NA PODSTAWIE WSPÓLNOTOWYCH ZEZWOLEŃ NA KABOTAŻ
WYDANYCH PRZEZ..... (ZNAK PAŃSTWA)**

Kraj załadunku i rozładunku	Ilość	
	Przewożonych ton	Tonokilometry (w tysiącach)
D		
F		
I		
NL		
B		
L		
GB ¹		
IRL		
DK		
GR		
E		
P		
FIN		
S		
A ²		
Kabotaż, suma:		

¹ Od dnia 1 stycznia 1996 r.: UK.

² Informacje w sprawie Austrii są dostępne od pierwszego kwartału 1997 r.”

(Akt, którego publikacja jest obowiązkowa)

**Rozporządzenie (WE) Nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady
z dnia 1 marca 2002 r.
zmieniające Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 881/92 i (EWG) Nr 3118/93 w celu
ustanowienia świadectwa kierowcy**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego Artykuł 71,

mając na uwadze propozycję Komisji¹,

mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

mając na uwadze opinię Komitetu Regionów,

postępując zgodnie z procedurą ustaloną w Artykule 251 Traktatu³,

podczas gdy:

(1) Stosownie do Rozporządzenia (EWG) Nr 881/92⁴ międzynarodowy transport drogowy rzeczy jest uwarunkowany posiadaniem licencji Wspólnoty, tzn. ujednoliconego dokumentu.

(2) Brak podobnego, ujednoliconego dokumentu poświadczającego uprawnienie kierowców prowadzących pojazdy, wykonujące takie przewozy w oparciu o licencję Wspólnoty, tzn. transport międzynarodowy objęty Rozporządzeniem (EWG) Nr 881/92 i kabotaż, zgodnie z definicją i przepisami Rozporządzenia (EWG) Nr

¹ OJ C 96 E, 27.3.2001, str. 207.

² OJ C 193, 10.7.2001, str. 28.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z 16 maja 2001 r. (jeszcze nie publikowana w Dzienniku Urzędowym), Wspólne Stanowisko Rady z 23 października 2001 r. (OJ C 9, 11.1.2002 r., str.17) i Decyzja Parlamentu Europejskiego z 17 stycznia 2002 r.

⁴ Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 881/92 z 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku transportu drogowego ładunków przewożonych wewnątrz Wspólnoty do i z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich (OJ L 95, 9.4.1992, str. 1). Rozporządzenie zmienione Aktem Akcesyjnym z 1994 r.

3118/93⁵, uniemożliwia państwu członkowskiemu kontrolowanie, czy kierowcy z państw nie-członkowskich jest zgodnie z prawem zatrudniony lub w dyspozycji przedsiębiorcy, odpowiedzialnego za realizację transportu.

(3) Jest więc właściwym ustanowienie świadectwa kierowcy, ograniczenie zakresu niniejszego Rozporządzenia do kierowców, którzy są obywatelami państw nie-członkowskich, a następnie - w oparciu o opinię Komisji - zdecydowanie, czy Rozporządzenie to powinno być, czy nie rozszerzone.

(4) Niniejsze Rozporządzenie nie narusza prawa i wewnętrznych przepisów państw członkowskich, jak również przepisów Wspólnoty w zakresie poruszania się, osiedlania i dostępu do działalności w charakterze osoby zatrudnionej.

(5) Fakt, że niemożliwe jest kontrolowanie czy kierowcy spoza państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma swoją siedzibę, są zatrudnieni lub zaangażowani zgodnie z prawem, doprowadził do takiej sytuacji na rynku, że kierowcy z państw nie-członkowskich są czasami angażowani nielegalnie i wyłącznie do wykonywania transportu międzynarodowego poza państwem członkowskiem, w którym przedsiębiorca ma swoją siedzibę, z zamiarem naruszenia prawa krajowego państwa członkowskiego, które wydało przedsiębiorcy licencję Wspólnoty.

(6) Zatrudnieni w tak nielegalny sposób kierowcy często pracują w niebezpiecznych warunkach i są źle wynagradzani, co prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

(7) Takie systematyczne naruszanie prawa wewnętrznego spowodowało poważne zakłócenie konkurencji między przewoźnikami stosującymi takie praktyki a tymi, którzy zatrudniają kierowców wyłącznie zgodnie z prawem.

(8) Upoważnione instytucje nie widzą możliwości kontrolowania warunków pracy tych nielegalnie zatrudnianych kierowców.

(9) Świadectwo kierowcy nie może być właściwie wprowadzone przez państwo członkowskie, natomiast może to być zrobione lepiej na poziomie Wspólnoty, zgodnie z zasadą subsydiarności określoną w Artykule 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określona w tym samym artykule, niniejsze Rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla powyższego celu.

(10) Państwa członkowskie potrzebują czasu na wydrukowanie i dystrybucję świadectwa kierowcy, wobec czego niniejsze Rozporządzenie będzie stosowane dopiero po upływie wystarczającego czasu, pozwalającego państwom członkowskiem na zastosowanie działań niezbędnych dla jego wdrożenia.

⁵ Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 3118/93 z 25 października 1993 r. określające warunki wykonywania przez przewoźnika nie-rezydenta transportu drogowego ładunków wewnątrz państwa członkowskiego (OJ L 279, 12.11.1993, str.1)

(11) Należy wyraźnie potwierdzić, że państwa członkowskie będą miały możliwość wymagania aby pojazdy, dla których wydane zostały poświadczony kopie licencji Wspólnoty, były zarejestrowane na ich terytorium.

(12) Rozporządzenie (EWG) Nr 881/92 powinno być stosownie do tego zmienione; Rozporządzenie (EWG) Nr 3118/93 również powinno być zmienione, aby kierowcy będący obywatelami państw nie-członkowskich musieli posiadać świadectwo kierowcy,

PRZYJĘŁY NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Rozporządzenie (EWG) Nr 881/92 zmienia się następująco:

1. w Artykule 2 dodaje się następujące tiret:
„- „kierowca” - oznacza osobę, która prowadzi pojazd, lub która jest wieszona w tym pojeździe po to, aby jeśli zajdzie taka potrzeba, być gotową do prowadzenia pojazdu”;
2. Artykuł 3 zmienia się następująco:
 - (a) tekst ustępu 1 jest zastąpiony następująco:

„1. Przewóz międzynarodowy będzie wykonywany na podstawie licencji Wspólnoty łącznie ze świadectwem kierowcy, o ile kierowca jest obywatelem państwa nie-członkowskiego”;
 - (b) dodaje się następujący ustęp:

„3. Świadectwo kierowcy będzie wydawane przez państwo członkowskie, zgodnie z Artykułem 6, każdemu przedsiębiorcy, który:
 - jest posiadaczem licencji Wspólnoty,
 - w danym państwie członkowskim zatrudnia zgodnie z prawem kierowców, którzy są obywatelami państwa nie-członkowskiego lub wykorzystuje zgodnie z prawem kierowców, którzy są obywatelami państwa nie-członkowskiego a zostali postawieni do jego dyspozycji zgodnie z warunkami zatrudnienia i szkolenia zawodowego określonymi w tym samym państwie członkowskim:
 - przez prawo, przepisy i zarządzenia administracyjne oraz, odpowiednio,
 - poprzez układy zbiorowe, zgodnie z zasadami stosowanymi przez to państwo członkowskie”;

3. W Artykule 4 dotychczasowy tekst staje się ustępem 1, i dodaje się następujący ustęp:

" 2. Świadcstwo kierowcy, o którym mowa w Artykule 3 będzie poświadczać, że - w kontekście transportu drogowego objętego licencją Wspólnoty - kierowca będący obywatelem państwa nie-członkowskiego wykonujący taki transport, jest zatrudniony w państwie członkowskim, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, zgodnie z prawem, przepisami i zarządzeniami administracyjnymi oraz, odpowiednio, układami zbiorowymi zgodnie z zasadami stosowanymi przez to państwo członkowskie, na warunkach zatrudnienia i szkolenia zawodowego kierowców - w celu wykonywania transportu drogowego w tym państwie";

4. Do Artykułu 5 dodaje się następujący ustęp:

„5. Licencja Wspólnoty będzie wydawana na odnawialny okres pięciu lat”.

5. Artykuł 6 zastępuje się następująco:

„*Artykuł 6*

1. Świadcstwo kierowcy, o którym mowa w Artykule 3 będzie wydawane przez właściwe władze państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca transportu drogowego ładunków ma swoją siedzibę.

2. Świadcstwo kierowcy będzie wydawane przez państwo członkowskie na wniosek posiadacza licencji Wspólnoty, dla każdego kierowcy będącego obywatelem państwa nie-członkowskiego, którego zatrudnia on zgodnie z prawem lub który jest prawnie oddany do jego dyspozycji zgodnie z prawem, przepisami i zarządzeniami administracyjnymi oraz, odpowiednio, układami zbiorowymi, zgodnie z zasadami stosowanymi przez to państwo członkowskie, na warunkach zatrudnienia i szkolenia zawodowego kierowców stosowanych w tym państwie członkowskim. Każde świadcstwo kierowcy zaświadcza, że wymieniony w nim kierowca jest zatrudniony zgodnie z warunkami określonymi w Artykule 4.

3. Świadcstwo kierowcy będzie odpowiadać wzorcowi określonemu w Załączniku III, w którym zawarte są także warunki używania tego świadcstwa. Państwa członkowskie podejmą wszelkie niezbędne środki dla uniknięcia ryzyka fałszowania świadcstwa kierowcy. O środkach tych poinformują Komisję.

4. Świadcstwo kierowcy będzie należało do przedsiębiorcy, który odda je do dyspozycji wymienionego w nim kierowcy, prowadzącego pojazd na podstawie licencji Wspólnoty wydanej temu przedsiębiorcy. Poświadczona kopia

świadczenia kierowcy będzie przechowywana w przedsiębiorstwie. Świadczenie kierowcy ma być okazywane na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza kontroli.

5. Świadczenie kierowcy będzie wydawane na okres czasu określony przez wydające państwo członkowskie, maksymalnie na 5 lat. Świadczenie kierowcy będzie ważne jedynie tak długo, jak długo warunki wymagane do jego wydania, są spełniane. Państwa członkowskie podejmą stosowne środki dla zapewnienia, że jeśli te warunki przestały być spełniane świadectwa są natychmiast zwracane przez przedsiębiorcę wydającej je władzy."

6. W Artykule 7 dotychczasowy tekst staje się ustępem 1, a dodaje się następujący ustęp:

"2. Właściwe władze państw członkowskich siedziby przedsiębiorcy sprawdzać będą regularnie - poprzez prowadzenie corocznych kontroli, obejmujących przynajmniej 20% ważnych świadectw wydanych w tym państwie członkowskim - czy warunki określone w Artykule 3 (3), na podstawie których wydane zostało świadectwo kierowcy, są nadal spełniane".

7. Artykuł 8 zmienia się następująco:

„Artykuł 8

1. Jeśli warunki określone w Artykule 3 (2) lub te, o których mowa w Artykule 3 (3) nie są spełniane, właściwe władze państwa członkowskiego odrzucają wnioski o wydanie lub odnowienie licencji Wspólnoty, lub świadectwa kierowcy, w drodze umotywowanej decyzji.

2. Właściwe władze cofną licencję Wspólnoty lub świadectwo kierowcy, jeśli jego posiadacz:

- nie spełnia już warunków określonych w Artykule 3 (2) i tych, o których mowa w Artykule 3 (3),
- dostarczył nieprawdziwych informacji w nawiązaniu do danych niezbędnych do wydania licencji Wspólnoty lub świadectwa kierowcy.

3. W przypadku poważnych naruszeń lub powtarzających się mniejszych naruszeń przepisów dotyczących transportu, właściwe władze państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca transportowy dokonujący naruszeń ma swoją siedzibę, mogą między innymi, na pewien okres lub częściowo cofnąć poświadczoną kopie licencji Wspólnoty, a także mogą cofnąć świadectwo kierowcy. Sankcje te zostaną ustalone przy uwzględnieniu powagi naruszeń popełnionych przez posiadacza licencji Wspólnoty oraz ogólnej liczby poświadczonych kopii tej licencji, będących w jego posiadaniu, w odniesieniu do przewozów międzynarodowych.

4. W przypadku poważnych naruszeń lub powtarzających się mniejszych naruszeń o charakterze jakiegokolwiek nadużycia świadectwa kierowcy, właściwe władze państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca transportowy dokonujący naruszeń ma swoją siedzibę, nałożą stosowne sankcje, na przykład:

- zawieszenie wydania świadectwa kierowcy,
- cofnięcie świadectwa kierowcy,
- uzależnienie wydania świadectwa kierowcy od spełnienia dodatkowych warunków, w celu zabezpieczenia przed kolejnymi nadużyciami,
- na pewien okres lub częściowo zawieszają poświadczony kopie licencji Wspólnoty.

Sankcje te zostaną ustalone przy uwzględnieniu powagi naruszeń prawa popełnionych przez posiadacza licencji Wspólnoty.”

8. W Artykule 9 dotychczasowy tekst staje się ustępem 1, a dodaje się następujący ustęp:

"2. Państwa członkowskie zagwarantują posiadaczowi licencji Wspólnoty możliwość odwołania się w przypadku każdej decyzji właściwych władz państwa członkowskiego, w którym ma on swoją siedzibę, odmowy lub cofnięcia świadectwa kierowcy lub uzależnienia wydania świadectwa kierowcy od spełnienia dodatkowych warunków.”

9. W Artykule 11 (3) zapis "w Artykule 8(3)" będzie zastąpiony zapisem "w Artykule 8(3) i (4)";

10. Należy dopisać następujący Artykuł:

"Artykuł 11 a

Komisja oceni konsekwencje ograniczenia obowiązku posiadania świadectwa kierowcy do kierowców będących obywatelami państw nie-członkowskich i - jeśli zostanie to wystarczająco uzasadnione - przedłoży propozycję zmiany niniejszego Rozporządzenia".

11. Zostanie dodany Załącznik III, o czym była mowa w Załączniku do niniejszego Rozporządzenia.

Artykuł 2

Artykuł 1 Rozporządzenia (EWG) Nr 3118/93 zostanie zmieniony następująco:

1. Ustęp 1 zostanie zastąpiony następującym tekstem:

"1. Każdy przewoźnik zarobkowego transportu drogowego rzeczy, posiadający licencję Wspólnoty zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia (EWG) Nr 881/92 i którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa nie-członkowskiego, posiada świadectwo kierowcy zgodne z warunkami określonymi w przywołanym Rozporządzeniu, będzie uprawniony, pod warunkami ustalonymi w niniejszym Rozporządzeniu, do czasowego wykonywania krajowego zarobkowego transportu drogowego rzeczy w innym państwie członkowskim, w rozumieniu - odpowiednio "kabotażu" i "państwa członkowskiego-gospodarza", bez potrzeby rejestracji biura lub osiedlania się w tym państwie.";

2. dodany zostanie następujący akapit do ustępu 2:

"Jeśli kierowca jest obywatelem państwa nie-członkowskiego, musi posiadać świadectwo kierowcy zgodnie z warunkami określonymi w Rozporządzeniu (EWG) Nr 881/92".

Artykuł 3

Państwa członkowskie będą informować Komisję o środkach podejmowanych w celu implementacji tego Rozporządzenia.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego publikacji w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Będzie ono stosowane od dnia 19 marca 2003 r.

Rozporządzenie będzie obowiązujące w całości i bezpośrednio w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, 1 marca 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
P. COX

W imieniu Rady
Przewodniczący
R. DE MIGUEL

Załącznik

Załącznik III

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

(Kolor różowy - DIN A4)
(pierwsza strona świadectwa)

(Tekst w (jednym z) oficjalnym /ch/ języku /ów/ państwa członkowskiego wydającego świadectwo)

Znak wyróżniający Państwa (1)
wydającego świadectwo

Nazwa właściwej władzy lub
instytucji

**ŚWIADECTWO KIEROWCY Nr.....
dla międzynarodowego zarobkowego transportu drogowego rzeczy**

Świadectwo to poświadcza, że w oparciu o ten dokument okazywany przez:

(2).....
.....

następujący kierowca:

Nazwisko i imię

Data i miejsce urodzenia Obywatelstwo.....

Rodzaj i numer dokumentu identyfikacyjnego.....

Data wydania..... Miejsce wydania.....

Numer prawa jazdy Miejsce wydania.....

Numer ubezpieczenia społecznego.....

jest zatrudniony, zgodnie z prawem, przepisami i zarządzeniami administracyjnymi oraz, odpowiednio, układami zbiorowymi zgodnie z zasadami stosowanymi przez wymienione tu państwo członkowskie, na warunkach zatrudnienia i szkolenia zawodowego kierowców stosowanych w tym państwie członkowskim, w celu wykonywania w nim transportu drogowego:

.....(3)

Uwagi szczególne:

.....

Świadectwo jest ważne od do

Wydane w, dnia

.....
(4)

(1) Znaki wyróżniające państw członkowskich to: (A) Austria, (B) Belgia, (DK) Dania, (D) Niemcy, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (FIN) Finlandia, (IRL) Irlandia, (I) Włochy, (L) Luksemburg, (NL) Niderlandy, (P) Portugalia, (S) Szwecja, (UK) Wielka Brytania.

(2) Nazwisko lub nazwa firmy i pełny adres przewoźnika.

(3) Nazwa państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę.

(4) Podpis i stempel właściwej władzy lub instytucji wydającej Świadectwo.

(Druga strona świadectwa)

(Tekst w (jednym z) oficjalnym (ch) języku (ów) państwa członkowskiego wydającego świadectwo)

PRZEPISY OGÓLNE

Świadectwo zostało wydane na podstawie Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 881/92 z 26 marca 1992 r. (wraz z późniejszymi zmianami) nt. dostępu do rynku transportu drogowego ładunków przewożonych wewnątrz Wspólnoty do i z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich.

Zaświadcza ono, że wymieniony w nim kierowca jest zatrudniony, zgodnie z prawem, przepisami i zarządzeniami administracyjnymi oraz, odpowiednio, układami zbiorowymi zgodnie z zasadami stosowanymi przez państwo członkowskie wymienione w świadectwie, na warunkach zatrudnienia i szkolenia zawodowego kierowców stosowanych w tym państwie członkowskim, w celu wykonywania transportu drogowego w tym państwie.

Świadectwo kierowcy należy do przedsiębiorcy, który oddaje je do dyspozycji kierowcy wymienionego w niniejszym świadectwie, prowadzącego pojazd⁶ wykorzystywany w transporcie wykonywanym na podstawie licencji Wspólnoty wydanej temu przedsiębiorcy. Świadectwo kierowcy nie może być odstępowane. Świadectwo kierowcy jest ważne tak długo, jak długo warunki wymagane do jego wydania są spełniane, i musi być zwrócone przez przedsiębiorcę wydającej władzy natychmiast, jak tylko warunki te przestają być spełniane.

Może ono być cofnięte przez właściwą władzę państwa członkowskiego, która je wydała, w szczególności w sytuacji, kiedy przedsiębiorca transportowy:

- nie zastosował się do wszystkich warunków używania świadectwa,
- dostarczył nieprawdziwych informacji dotyczących danych wymaganych do wydania lub przedłużenia świadectwa.

Poświadczona kopia świadectwa musi być przechowywana przez przedsiębiorstwo transportowe.

Oryginał świadectwa musi być trzymany w pojeździe i okazywany przez kierowcę na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza kontroli.

⁶ "Pojazd" oznacza pojazd samochodowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub zespół pojazdów, w którym przynajmniej pojazd samochodowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim, wykorzystywany wyłącznie do transportu rzeczy".