



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 25.9.2014 r.
COM(2014) 592 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wdrażania w okresie od dnia 4 grudnia 2011 r. do dnia 31 grudnia 2012 r.
niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ustanawiającego wspólne
zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego**

**(pierwsze sprawozdanie Komisji w sprawie wdrażania przez państwa członkowskie
niektórych przepisów w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego)**

I. Wprowadzenie

Niniejsze sprawozdanie odnosi się do wykonywania zawodu przewoźnika transportu drogowego w państwach członkowskich. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków, które należy spełnić, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE¹ (zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009”) ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców mających siedzibę w UE i wykonujących zawód przewoźnika drogowego, jak również tych, którzy mają zamiar podjąć tego typu działalność. Zawód przewoźnika drogowego odnosi się zarówno do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy² i zawodu przewoźnika drogowego osób³. Niektóre rodzaje przedsiębiorców, na przykład przedsiębiorcy wykorzystujący pojazdy mechaniczne o masie całkowitej mniejszej niż 3,5 tony, są wyłączeni z zakresu stosowania rozporządzenia. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 określa wspólne zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy i przewoźnika drogowego osób.

Zgodnie z art. 3 niniejszego rozporządzenia przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich, cieszyć się dobrą reputacją, posiadać odpowiednią zdolność finansową i posiadać wymagane kompetencje zawodowe. Art. 4 tego rozporządzenia nakłada ponadto na przedsiębiorców transportu drogowego obowiązek wyznaczenia zarządzającego transportem, który posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych, potwierdzające posiadanie umiejętności i wiedzy niezbędnych do zarządzania przewozami zgodnie ze wszystkimi wymogami prawnymi i przemysłowymi w sposób skuteczny i nieprzerwany. Odpowiedzialność za weryfikację przestrzegania przez przedsiębiorstwa transportowe warunków ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 spoczywa na państwach członkowskich. Kluczową rolę w poprawie skuteczności nadzorowania przedsiębiorców prowadzących działalność w Unii Europejskiej odgrywa też dobrze zorganizowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi.

W art. 26 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 określono kilka terminów:

¹ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

² Na mocy art. 2 ust. 1 rozporządzenia „zawód przewoźnika drogowego rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy wykonującego w celach zarobkowych transport rzeczy, środkami takimi, jak pojazd silnikowy lub zespół pojazdów.

³ Na mocy art. 2 ust. 1 rozporządzenia „zawód przewoźnika drogowego osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę ponoszoną przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu.

- Co dwa lata od daty wejścia w życie rozporządzenia państwa członkowskie zobowiązane są do przekazania danych wymaganych na podstawie art. 26 rozporządzenia;
- na podstawie informacji przedstawionych przez państwa członkowskie Komisja sporządza co dwa lata sprawozdanie, które ma być przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Sprawozdania krajowe przedstawione przez państwa członkowskie stanowią kluczowy wkład do sprawozdania Komisji. W art. 26 rozporządzenia określono, jakie dane należy uwzględnić w sprawozdaniach krajowych:

„a) analizę sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych;

b) liczbę wydanych, zawieszonych i cofniętych zezwoleń w podziale na rok i rodzaj, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności, wraz z przyczynami wydania tych decyzji;

c) liczbę certyfikatów kompetencji zawodowych, które wydano każdego roku;

d) podstawowe statystyki dotyczące krajowych rejestrów elektronicznych i ich wykorzystania przez właściwe organy; oraz

e) analizę na temat wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innym państwom członkowskim oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 18 ust. 2, jak również liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 18 ust. 3”.

Oprócz tego wprowadzenia, sprawozdanie składa się z trzech sekcji, poświęconych jakości i terminowości przekazywanych danych krajowych (sekcja II) i analizie sprawozdań przedstawionych przez państwa członkowskie (sekcja III). Sekcja IV przedstawia wyciągnięte wnioski.

II. Przekazywanie danych

Niniejsze sprawozdanie jest pierwszym sprawozdaniem na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i obejmuje okres od dnia 4 grudnia 2011 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. w celu zsynchronizowania jego publikacji z publikacją sprawozdania w sprawie wdrażania przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁴, jak określono w art. 26

⁴ O którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Początek tego okresu pokrywa się z datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Następny okres sprawozdawczy obejmie pełne dwa lata od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2014 r.

Mimo obowiązku składania sprawozdań określonego w art. 26 przywołanego rozporządzenia do momentu opracowania niniejszego sprawozdania sześć państw członkowskich, a mianowicie: Belgia, Dania, Finlandia, Niemcy, Luksemburg i Portugalia, nie przedłożyło swoich sprawozdań krajowych. Niektóre państwa członkowskie dostarczyły swoje dane z poważnym opóźnieniem w stosunku do terminu, który upłynął dnia 30 września 2013 r., co w istotny sposób wpłynęło na harmonogram przygotowania niniejszego sprawozdania Komisji. W szeregu sprawozdań nie przedstawiono niektórych niezbędnych informacji, utrudniając tym samym przeprowadzenie wszechstronnej analizy. W kilku przypadkach przedstawione dane obejmowały inne ramy czasowe, niż wymagane.

Nie wszystkie państwa członkowskie przedstawiły uzasadnienie opóźnienia w składaniu sprawozdań lub luk w danych. Państwa, które takie wyjaśnienie przedstawiły, tłumaczyły że trudności we wzajemnym połączeniu ich rejestru krajowego z europejskim rejestrem przedsiębiorców transportu drogowego, uniemożliwiły im dostarczanie danych na ten temat. Inne wskazały, że pewne wymogi w zakresie sprawozdawczości były niejasne, jak np. odniesienie do „podstawowych danych statystycznych”. Wreszcie niektóre państwa członkowskie, w których za egzekwowanie odpowiedzialne są samorządy lokalne lub regionalne, podkreślały trudności w gromadzeniu danych pochodzących od tych samorządów.

Należy wziąć pod uwagę, że nawet jeśli w art. 26 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 określono treść sprawozdań, nie istnieje wzór formatu sprawozdawczości. W celu zachowania spójności i aby pomóc właściwym organom krajowym w wypełnianiu ich obowiązku sprawozdawczego w przyszłości, po przeprowadzeniu analizy sprawozdań krajowych państwom członkowskim zostanie przedstawiony wzór formularza.

III. Analiza danych dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

1. Analiza sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych

Część ta składa się z prezentacji wymogów krajowych, organizacji kontroli, poziomu zgodności i napotkanych trudności, w oparciu o informacje przekazane przez państwa członkowskie. Ze względu na fragmentaryczny charakter sprawozdań państw członkowskich, zestawienie to nie jest wyczerpujące.

Dane na temat krajowych systemów przyznawania dostępu do zawodu przedstawiły: Austria, Francja, Włochy, Słowacja i Republika Czeska. Dwa państwa członkowskie, a mianowicie Austria i Słowacja, nałożyły wymogi krajowe, które należy spełnić równolegle z warunkami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Słowacja dodała wymóg określający minimalny wiek zarządzającego transportem na 21 lat. Austria zawarła warunek posiadania

przez przewoźnika drogowego w gminie lub w innej gminie, w tym samym lub sąsiednim okręgu administracyjnym niezbędnych miejsc parkingowych poza drogami.

Francja podjęła decyzję o rozszerzeniu obowiązku przestrzegania przepisów w sprawie dostępu do zawodu przedsiębiorcy transportu drogowego na przewoźników drogowych eksploatujących pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie transportu drogowego osób eksploatujących pojazdy nadające się do przewozu mniej niż dziewięciu osób. Dodatkowo wprowadzono uproszczenia procedur administracyjnych w odniesieniu do zdolności finansowej.

W Republice Czeskiej istnieją cztery rodzaje zezwoleń dla przedsiębiorców prowadzących działalność. Dotyczą one: (i) pojazdów osobowych do przewozu więcej niż dziewięciu osób, włączając kierowcę; (ii) pojazdów ciężarowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony; (iii) pojazdów osobowych do przewozu mniej niż dziewięciu osób, włączając kierowcę oraz (iv) pojazdów ciężarowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony. Obowiązkowi spełniania wymogów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 podlegają dwie pierwsze kategorie.

Włochy wskazały, że przepisy były przygotowywane do przyjęcia; przewidywały one przegląd tego, co stanowi naruszenie na mocy obowiązujących przepisów i związanych z naruszeniami kar. Włochy opracowują również środki proceduralne, które właściwy organ może podjąć w szczególnych przypadkach, jeśli uzna, że utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję względem popełnionego naruszenia. Wreszcie władze włoskie doskonały swe procedury administracyjne i techniczne w celu zagwarantowania skuteczności środków przewidzianych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Włochy określiły ponadto trudności napotkane podczas weryfikacji zgodności z wymogiem zdolności finansowej w czasie rzeczywistym z uwagi na rozbieżne koncepcje prawne gwarancji ustanowione w prawie krajowym, brak polis ubezpieczeniowych dla przedsiębiorstw na wczesnych etapach rozwoju i na zarządzanie procedurami związanymi z tym wymogiem przez ponad sto różnych i administracyjnie niezależnych jednostek prowincjonalnej administracji we Włoszech.

Hiszpania wyjaśniła, że warunki związane z kompetencjami zawodowymi, zdolnością finansową i dobrą reputacją w prawie krajowym były bardzo rygorystyczne i w związku z tym po wejściu w życie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 nie było potrzeby wprowadzania znaczących zmian, oprócz konkretnych poprawek do aktów prawnych odnośnie do opisu osób pracujących jako zarządzający transportem.

W odniesieniu do wdrażania przepisów dotyczących dobrej reputacji (art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009), Słowenia uznała, że nie określono dokładnie przypadków, w których organ wydający licencje może zawiesić lub wycofać zezwolenie lub stwierdzić niezdolność przewoźnika drogowego do wykonywania tego zawodu.

W odniesieniu do kontroli zgodności z art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, Estonia, Węgry, Irlandia i Łotwa do pewnego stopnia wyjaśniły swe sytuacje krajowe.

Estonia podkreśliła, że kontrole przeprowadzane są według systemu opartego na analizie ryzyka i ukierunkowane przede wszystkim na przedsiębiorców o zwiększonym ryzyku popełnienia poważnych lub częstych naruszeń przepisów w dziedzinie transportu drogowego.

W Irlandii kontrole dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych przeprowadzane są co najmniej raz na pięć lat w ramach procedury przedłużenia ważności zezwolenia dla każdego przedsiębiorcy, ważność zezwolenia jest bowiem ograniczona do tego okresu. Kontrole te mogą ponadto mieć miejsce częściej w odniesieniu do niektórych podmiotów, uznanych za przedstawiające wysokie ryzyko lub zwracających uwagę właściwych organów. Dobrą reputację kontroluje się w drodze poddania zarządzającego transportem oraz innych odpowiednich osób krajowej procedurze sprawdzającej przeprowadzanej przez krajowe służby policyjne. Służby przeprowadzające weryfikację przedstawiają właściwemu organowi wykaz wyroków skazujących, który może być stosowany do stwierdzenia dobrej reputacji.

Na Łotwie kontrolę przestrzegania przepisów w zakresie zdolności finansowej przeprowadza się z wykorzystaniem informacji z rocznych sprawozdań dostarczanych przez rejestr przedsiębiorstw.

Węgry wskazały następujące liczby kontroli w obecnym okresie sprawozdawczym: 11 062 odnośnie do warunków dobrej reputacji, 7 197 zdolności finansowej i 5 329 kwalifikacji zawodowych.

Sześć państw członkowskich, tj. Cypr, Estonia, Irlandia, Litwa, Malta i Słowenia wskazało, że przedsiębiorstwa działające w sektorze transportu drogowego w dużym stopniu przestrzegają wymogów określonych w art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

2. Zezwolenia

Z dostarczonych danych wynika, że większość państw członkowskich nie składa sprawozdań odnośnie do zezwoleń w rozumieniu rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Zgodnie z rozporządzeniem „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” odnosi się do decyzji administracyjnej, upoważniającej przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

W zależności od systemów krajowych, istnieje szereg możliwości: zezwolenie może być warunkiem wstępnym uzyskania licencji na transport krajowy lub licencji wspólnotowej na wykonywanie przewozu międzynarodowego, może być równoważne z licencją na transport krajowy lub może oznaczać licencję na transport krajowy i międzynarodowy wydaną w formie pojedynczego zezwolenia. Jednak ze względu na brak informacji na temat krajowych systemów w odniesieniu do zezwoleń, ilościowe dane przekazane przez państwa członkowskie nie dają jednoznacznej informacji na temat liczby przedsiębiorców

wykonujących zawód przewoźnika drogowego. W tym celu **zachęca się państwa członkowskie do przygotowania zarysu ich krajowych uzgodnień dotyczących zezwoleń, co umożliwi w kolejnym okresie sprawozdawczym zgromadzenie spójnych danych.**

Kilka państw członkowskich podało łączną liczbę upoważnionych podmiotów na dzień 31 grudnia 2012 r., stanowiącą punkt odniesienia dla danych dotyczących liczby wydanych, zawieszonych lub cofniętych zezwoleń. W Republice Czeskiej zliczono prawie 95 600⁵ upoważnionych podmiotów, we Włoszech niemal 81 000, w Zjednoczonym Królestwie ponad 53 500, w Szwecji ok. 18 000, w Niderlandach prawie 11 700, w Irlandii 5 800, na Litwie 4 500, a w Słowacji 2 800. Węgry zgłosiły nieco ponad 45 000 ważnych licencji.

Z tych danych wynika, że **znaczna większość upoważnionych przedsiębiorców jest przewoźnikami drogowymi.**

Estonia i Hiszpania dostarczyły ponadto informacje na temat liczby licencji wspólnotowych – odpowiednio 1 700 i 27 000 w tym samym terminie – nie wskazano jednak, jaki odsetek wszystkich zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego one stanowią. Bułgaria zgłosiła, że w dniu 13 stycznia 2014 r. licencje wspólnotowe posiadało około 10 300 przewoźników.

2.1 Przyznane zezwolenia

W odniesieniu do udzielonych zezwoleń państwa członkowskie zgłosiły rozbieżne dane; często w odniesieniu do licencji wspólnotowych i licencji na transport krajowy. Tylko dwanaście państw członkowskich⁶ przekazało dane dotyczące udzielonych zezwoleń, z czego tylko połowa⁷ odnosiła się do całego okresu określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. W oparciu o te dane można stwierdzić, że w wymienionych dwunastu państwach członkowskich przyznano około 171 000⁸ zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w sektorze transportu osób i towarów. Liczba wydanych zezwoleń krajowych waha się od 900 w Irlandii do 81 000 we Włoszech. Szczegółową tabelę z przekazanymi informacjami przedstawiono w załączniku I do niniejszego sprawozdania.

Z przedstawionych danych wynika, że najwięcej zezwoleń wydano we Włoszech (81 000 zarówno na transport osób, jak i towarów) i w Hiszpanii (prawie 31 000 zarówno na transport osób, jak i towarów). Liczby te można porównać z 10 000 zezwoleń na transport osób i

⁵ Liczba ta odnosi się do czterech typów zezwoleń, obejmujących: transport osób pojazdami do przewozu więcej niż 9 osób, transport osób pojazdami do przewozu mniej niż 9 osób, transport towarów pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza progu 3,5 tony i pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita przekracza próg 3,5 tony. Nie wszyscy z posiadaczy zezwoleń muszą spełniać wymagania rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego.

⁶ Austria, Republika Czeska, Francja, Grecja, Węgry, Irlandia, Włochy, Niderlandy, Polska, Słowacja, Hiszpania i Szwecja.

⁷ Austria, Grecja, Węgry, Irlandia, Włochy i Szwecja.

⁸ Suma ta obejmuje zezwolenia wydane tylko w 2012 r. oraz w całym okresie sprawozdawczym od dnia 4 grudnia 2011 r. do dnia 31 grudnia 2012 r.

towarów wydanych we Francji. Należy zauważyć, że dane francuskie obejmują również podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu towarów pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza progu 3,5 tony i podmioty prowadzące działalność w zakresie transportu osób pojazdami do przewozu mniej niż 9 osób, łącznie z kierowcą. W Hiszpanii liczba przyznanych zezwoleń obejmuje: rejestracje i przejęcia przedsiębiorstw, wymiany, zmiany typu, zmiany miejsca zamieszkania, modernizacje, zniesienie czasowego zawieszenia i przejęcia.

Inne państwa członkowskie nie przedstawiły żadnych wyjaśnień w odniesieniu do tego, jakie komponenty obejmuje dana kategoria udzielonych zezwoleń. Do celów spójności danych korzystne byłoby osiągnięcie porozumienia na szczeblu europejskim, co do tego, jakiego rodzaju dane należy włączyć do kategorii udzielonych zezwoleń.

Co więcej, proporcja zezwoleń na transport drogowy rzeczy jest we wszystkich przypadkach co najmniej dwukrotnie większa (Irlandia) niż zezwoleń udzielonych na transport osób, aż do niemal siedemdziesiąt razy większej (Hiszpania). Tendencja ta odwraca się jedynie we Francji, gdzie więcej zezwoleń wydano przedsiębiorcom prowadzącym działalność w zakresie transportu osób. Można to wytłumaczyć decyzją Francji o objęciu obowiązkiem spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 szerszego zakresu pojazdów.

2.2 Zezwolenia wycofane i zawieszone

Na podstawie danych przekazanych przez państwa członkowskie, można zauważyć, że najwyższą liczbę wycofanych zezwoleń odnotowano w Hiszpanii i wyniosła ona prawie 37 600 w dziedzinie transportu osób i towarów. Wycofania te nastąpiły wskutek braku przedstawienia dowodu spełnienia warunków koniecznych do uzyskania zezwolenia, na wnioski wnioskodawcy lub w związku z zaprzestaniem działalności. Drugie miejsce pod względem liczby wycofanych zezwoleń na transport osób i towarów zajęła Francja, w której liczba ta wyniosła 4 700, kolejne miejsce zajęły Słowacja z 1 200, Szwecja z 965, Republika Czeska z 956 oraz Słowenia z 599 wycofanymi zezwoleniami. W Niderlandach tylko w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy wycofano ponad 1 000 zezwoleń.

Na drugim końcu skali, Grecja zgłosiła 222 wycofanych zezwoleń na transport osób i towarów, Polska (68), Łotwa (58), Węgry (33), Włochy (31), a w innych państwach członkowskich liczba ta nie przekroczyła 10. Szczegółowe informacje na temat wycofanych i zawieszonych zezwoleń zawarto w załączniku II do niniejszego sprawozdania.

Liczba wycofanych zezwoleń na przewóz osób i towarów była większa od liczby udzielonych zezwoleń tylko w trzech państwach członkowskich, a mianowicie w Słowacji, Hiszpanii i Niderlandach. Różnica jest najwyższa w przypadku Hiszpanii, gdzie liczba wycofanych zezwoleń przewyższa o 6 600 liczbę zezwoleń wydanych. Rozbieżność ta może być jeszcze większa, jeśli wziąć pod uwagę dodatkowe 12 500 zezwoleń, które zawieszono w Hiszpanii.

Na Słowacji i w Niderlandach przewaga liczbowa wycofanych zezwoleń była mniej znacząca i wyniosła odpowiednio 46 i 229.

Niektóre państwa członkowskie podały szczegółowe informacje na temat przyczyn wycofania zezwolenia. W Austrii, 9 z 10, a w Niderlandach większość przypadków wycofania wynikała z niewypełnienia wymogu art. 3 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 dotyczącego odpowiedniej zdolności finansowej przewoźnika drogowego. W Słowenii powodem wycofania były albo likwidacja spółki lub wygaśnięcie licencji wspólnotowej. Szwecja podała, że 962 spośród 965 zezwoleń wycofano z powodu niewypełnienia wymogów art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które odnoszą się do ewentualnych dodatkowych wymagań nałożonych przez państwa członkowskie. Na Litwie jedno wycofanie nastąpiło z powodu niespełnienia wymogu kompetencji zawodowych, a trzy w związku z nieprzestrzeganiem wymogu dotyczącego adresu siedziby i zmiany danych zarządzającego transportem.

3. Certyfikaty kompetencji zawodowych

Z informacji dostarczonych przez dwadzieścia państw członkowskich wynika, że wydano ponad 52 tys. certyfikatów kompetencji zawodowych. Liczba ta obejmuje certyfikaty wydane na podstawie badania przewidzianego w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz wydane na podstawie uznania doświadczenia, w wyniku zwolnienia określonego w art. 9 tego rozporządzenia.

Największa część certyfikatów wydanych w Unii Europejskiej w omawianym okresie sprawozdawczym należała do Rumunii i wyniosła 31,5 % łącznej liczby certyfikatów wydanych i zgłoszonych przez państwa członkowskie. Kolejne miejsca zajęły: Francja (11 %), Hiszpania (11 %), Włochy (8 %), Republika Czeska (8 %), Szwecja (6 %) i Polska (5 %). Pośród państw członkowskich, które przekazały dane, tylko Malta zgłosiła, że w okresie referencyjnym nie wydano żadnego certyfikatu kompetencji zawodowych. Szczegółowe informacje przedstawiono w załączniku III do niniejszego sprawozdania.

4. Zarządzający transportem uznani za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację, właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem jest niezdolny do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Większość państw członkowskich⁹, które przekazały dane na temat liczby przypadków stwierdzenia niezdolności, wskazała, że podczas okresu sprawozdawczego nie zarejestrowano ani jednego przypadku, zarówno w odniesieniu do transportu osób jak i towarów. Dokumenty stwierdzające niezdolność do kierowania operacjami transportowymi wydano w czterech państwach członkowskich: we Francji (3)¹⁰, Estonii (14)¹¹, na Węgrzech (129)¹² i we

⁹ Austria, Republika Czeska, Grecja, Malta, Niderlandy, Polska i Słowacja.

¹⁰ W 2012 r.

Włoszech (348)¹³. Francja podała jako powody stwierdzenia niezdolności albo fałszowanie zapisu tachografu albo poważne naruszenia kodeksu drogowego. Na Węgrzech w niektórych przypadkach do utraty dobrej reputacji doprowadziło opóźnienie w realizacji wymogu okresowego szkolenia co 10 lat zarządzających transportem lub jego niedotrzymanie. Dane przekazane przez państwa członkowskie przedstawiono w załączniku II do niniejszego sprawozdania.

5. Wymiana informacji

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 każde państwo członkowskie powinno prowadzić krajowy rejestr przedsiębiorców transportu drogowego, którzy uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Minimalne wymogi dotyczące danych, które mają być wprowadzane do tych rejestrów w celu ułatwienia połączeń między rejestrami państw członkowskich, określono w decyzji Komisji (UE) 2009/992 w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego¹⁴. Ustanowienie europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego było pomyślane jako kolejny krok mający na celu ułatwienie współpracy między organami krajowymi zmierzającej do dalszego umacniania transgranicznego egzekwowania prawa w zakresie europejskiego prawodawstwa w sprawie transportu drogowego zgodnie z art. 16 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Europejski rejestr przedsiębiorców transportu drogowego powinien uprościć transgraniczne egzekwowanie przepisów, czyniąc je bardziej gospodarnym, pod warunkiem że wszystkie państwa członkowskie będą do niego podłączone i faktycznie będą korzystać z systemu wymiany wysokiej jakości danych znajdujących się w ich bazach danych.

Na podstawie dostarczonych danych można zauważyć, że **nie wypracowano systemu współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi**. Niektóre państwa członkowskie, takie jak: Cypr, Litwa, Malta, Republika Czeska, Niderlandy i Słowacja zaznaczyły, że nie doszło do wymiany informacji w rozumieniu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, co mogło częściowo wynikać z ich położenia geograficznego. Niemniej dobre praktyki udokumentowano w Bułgarii, Estonii, Francji, Irlandii, Polsce, Rumunii i Hiszpanii, gdzie w omawianym okresie sprawozdawczym wymiany informacji miały miejsce. **Komisja wspiera dalszy rozwój współpracy administracyjnej, która wzmacnia spójność i efektywność wdrożenia we wszystkich państwach członkowskich UE.**

Połączenie rejestrów krajowych miało zostać zrealizowane do dnia 31 grudnia 2012 r. Kilka państw członkowskich powiadomiło o stanie wdrożenia europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego. Rejestr nie był operacyjny na Cyprze i we Francji. Irlandia wskazała, że realizuje ostatni etap wdrożenia nowego rejestru elektronicznego

¹¹ idem.

¹² W omawianym okresie sprawozdawczym.

¹³ Liczba ta obejmuje deklaracje wydane do dnia 26 września 2013 r.

¹⁴ Dz.U. L 339 z 22.12.2009, s. 36.

przedsiębiorców transportu drogowego, i że wkrótce potem zrealizuje połączenie międzysystemowe. Słowenia zapewniła, że wszystkie informacje wymagane na mocy art. 26 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 będą dostępne w następnym okresie sprawozdawczym, po zakończeniu realizacji krajowego rejestru elektronicznego, która weszła w fazę końcową. Francja zaproponowała inicjatywę na rzecz wspólnej bazy danych na szczeblu europejskim, w której byłyby gromadzone skodyfikowane informacje dotyczące naruszeń, jak ma to miejsce w ramach Euro Contrôle Route.

IV. Wnioski

W sprawozdaniu podsumowano informacje przedłożone przez państwa członkowskie na mocy art. 26 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Informacje te obejmują niektóre aspekty wdrażania przez państwa członkowskie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (wymienione w art. 26 ust. 1 lit. a)–e) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009) w okresie od dnia 4 grudnia 2011 r. do dnia 31 grudnia 2012 r.

Na jakość i terminowość sprawozdań państw członkowskich w dużym stopniu wpłynął fakt, że był to pierwszy okres sprawozdawczy. Ze względu na dużą ilość brakujących danych, sprawozdanie Komisji nie zawiera pełnej analizy wykonania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Komisja przypomina państwom członkowskim o obowiązku przekazania kompletnego sprawozdania zawierającego wszystkie elementy danych wymienione w art. 26 ust. 1 lit. a)–e) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w wymaganym terminie.

Aby zwiększyć spójność składanych sprawozdań krajowych i pomóc właściwym organom krajowym w wypełnianiu ich obowiązku sprawozdawczego w przyszłości, Komisja we współpracy z państwami członkowskimi powinna opracować standardowy formularz sprawozdania. Dyskusja na temat tego standardowego formularza powinna przyczynić się do wyjaśnienia wszelkich kwestii dotyczących charakteru danych, które należy przedkładać, co z kolei powinno pomóc państwom członkowskim w organizacji terminowego gromadzenia danych w następnym okresie sprawozdawczym. Oczekuje się również, że zakończenie połączenia krajowych rejestrów w ramach europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego poprawi jakość przekazywanych danych.

Wzywa się wszystkie państwa członkowskie do spełnienia obowiązku sprawozdawczego w kolejnym okresie sprawozdawczym, tj. 2013–2014, w celu umożliwienia opracowania kompleksowego sprawozdania i uniknięcia postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego na mocy art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Ponadto zachęca się państwa członkowskie do przygotowania zarysu ich krajowych systemów wydawania zezwoleń w celu umożliwienia rzetelniejszego i lepszego jakościowo przeglądu sytuacji na poziomie europejskim.

Warto podkreślić, że nie zrealizowano systemu współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi. Komisja popiera jego dalsze doskonalenie, które wzmocniłyby

spójność i skuteczność wdrażania rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 we wszystkich państwach członkowskich UE.