

**Uwagi Departamentu Dróg i Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu w Polsce
do materiału DG TREN pn.: „Consultation Paper – Revision of the Community
Legislation on the Access to the Road Transport Market and on the Admission to the
Occupation of Road Transport Operator”**

PART A

ACCESS TO THE ROAD TRANSPORT MARKET

Question 1 – Is the merging of goods transport and passenger transport a real simplification? Which option is the preferred one?

Pytanie 1: Czy połączenie przepisów dot. transportu rzeczy i osób naprawdę je uprości? Która z przedstawionych opcji jest najkorzystniejsza?

Uważamy, że najkorzystniejsza jest opcja nr 3, tj. zachowanie dotychczasowych rozwiązań.

Question 2 – Should local services be covered by regulation 684/92 or should they be excluded, either from the regulation or from the authorisation regime?

Pytanie 2: Czy lokalne przewozy powinny podlegać rozporządzeniu 684/92 czy też powinny zostać wyłączone zarówno z ww. rozporządzenia, jak i z reżimu licencjonowania.

Uważamy, że lokalne przewozy powinny być wyłączone z ww. rozporządzeniu.

Question 3 – Should higher qualitative requirements be imposed on hauliers/carriers engaged in certain types of road transport? If so, which ones?

Pytanie 3: Czy wyższe wymagania jakościowe powinny objąć przewoźników wykonujących określone rodzaje transportu? Jeśli tak, to jakich?

Należy podnieść wymogi finansowe w stosunku do przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

Question 4 – Should Member States be required to verify whether the haulier/operator still satisfies the conditions for maintaining the licence at shorter intervals on a regular basis?

Pytanie 4: Czy państwa członkowskie powinny sprawdzać w krótszych odstępach czasu na stałych zasadach, czy przewoźnik nadal przestrzega warunków posiadania licencji?

Z naszej praktyki i zebranych doświadczeń wynika, że obecnie przewidziany w przepisach okres weryfikacji raz na 5 lat, jest wystarczający. Częstsze kontrole powodowałyby wyższe koszty prowadzenia takich czynności.

Question 5 – Should the validity of the Community licence be reduced to a shorter period of validity than 5 years? If so, to how many years should it be reduced?

Pytanie 5: Czy okres ważności licencji wspólnotowej powinien zostać skrócony do poniżej 5 lat. Jeśli tak, to o ile lat powinien zostać skrócony.

Nie widzimy uzasadnienia do skrócenia okresu ważności licencji poniżej 5 lat.

Question 6 – Should the Regulation provide more detailed specifications for certified copies, i.e. standardize them in order to avoid confusion during an inspection? If so, what specifications or new (security) features should be introduced? Could a gradual shift to an on-line registry of the issued Community licences be envisaged?

Pytanie 6: Czy rozporządzenie powinno zawierać bardziej szczegółowe wymagania dla wypisów z licencji, np. standaryzację dokumentów w celu uniknięcia błędów podczas kontroli. Jeśli tak, to jakie wymagania lub nowe (bezpieczne) rozwiązania powinny zostać wprowadzone? Czy można rozpocząć stopniowe wprowadzanie rejestracji on-line wydawanych licencji wspólnotowych?

Uważamy, że propozycja rejestracji on-line wydawanych licencji wspólnotowych jest interesująca i można ją rozważyć.

Question 7 – Should the driver attestation be made more uniform across the Community? Should the format of the current paper based document be changed? Should it gradually be made electronically readable?

Pytanie 7: Czy świadectwa kierowcy powinny zostać bardziej ujednolicone na terenie Wspólnoty? Czy format dokumentu (obecnie papierowy) powinien zostać zmieniony? Czy powinien stopniowo być zmieniany na dokument do odczytu elektronicznego?

Ze względu na niedużą skalę tego zjawiska (mała liczba wydawanych świadectw kierowcy) nie wydaje się celowe dokonanie zmian w tym zakresie.

Question 8 – Should the current maximum period of validity of 5 years be shortened?

Pytanie 8: Czy obecny maksymalny 5 letni okres ważności świadectwa kierowcy powinien zostać skrócony?

Naszym zdaniem, 5 letni okres ważności jest właściwy.

Question 9 – Are stakeholders of the opinion that the obligation to hold a driver attestation should be extended to drivers who are EU nationals?

Pytanie 9: Czy istnieją zainteresowane strony w kwestii rozszerzenia na obywateli UE obowiązku posiadania świadectwa kierowcy?

Nie widzimy uzasadnienia dla rozszerzenia na obywateli UE obowiązku posiadania świadectwa kierowcy.

Niezależnie od zawartych w Consultation Paper pytań, widzimy jeszcze jedną kwestię, która wiąże się z zatrudnianiem kierowców z państw nie będących członkami UE, przez przedsiębiorców mających siedzibę na terenie UE.

Chodzi o wydawanie **kart kierowców do tachografu cyfrowego**, na podstawie **art. 14 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85** (*3. The driver card as defined in Annex IB shall be issued, at the request of the driver, by the competent authority of the Member State where the driver has his normal residence.*).

Według interpretacji tego przepisu przez DG TREN KE - kierowcy posiadającemu świadectwo kierowcy wystawione przez przedsiębiorstwo transportowe z siedzibą na terenie UE, ale nie spełniającemu kryterium „normal residence” na terenie UE, **nie można wydać karty kierowcy**. Kierowcy, o których mowa, na ogół nie mieszkają na terenie UE, a jedynie tu pracują wykonując przewozy.

Z drugiej strony, kierowcy z państw nie-członkowskich UE ze świadectwem kierowcy, prowadzą pojazdy z tachografem analogowym i są przez swojego pracodawcę na terenie UE

wyposażeni w wykresówki (rekord sheets). Przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 nie uzależniają od spełnienia warunku „normal residence”, możliwości wykonywania przewozów pojazdami z tachografem analogowym przez kierowców z państw nie-członkowskich UE. Jest to poważny problem, którego rozwiązanie jest wymagane w trybie pilnym, bowiem dotyczy większości państw członkowskich UE.

Question 10 - Should the control documents for occasional services be harmonised and the specifications be made as detailed as possible to avoid confusion during an inspection?

Pytanie 10: Czy dokumenty kontrolne na przewozy okazjonalne powinny zostać ujednolicone i czy specyfikacje powinny być sporządzane tak szczegółowo na ile to możliwe, aby uniknąć pomyłek podczas kontroli

Tak, naszym zdaniem można rozważyć ujednolicenie formularzy dokumentów podróży obowiązujących w przewozach okazjonalnych.

Question 11 - What is the stakeholders' opinion on the use of a uniform, Communitywide journey form in goods transport by road replacing the variety of national documents?

Pytanie 11: Jaka jest opinia zainteresowanych stron w sprawie stosowania jednolitego, wspólnotowego formularza jazd w transporcie rzeczy zamiast różnych krajowych dokumentów?

Naszym zdaniem dokument taki byłby wskazany przy przewozach kabotażowych rzeczy – umożliwiałby sprawniejszą kontrolę takich przewozów.

Question 12 - Should the authorisation regime for international regular passenger services be maintained, simplified or abolished?

Pytanie 12: Czy system zezwoleń dla regularnych międzynarodowych przewozów osób powinien zostać utrzymany, uproszczony czy zniesiony?

Uważamy, że obecnie obowiązujące w tym zakresie przepisy są przejrzyste i wystarczająco proste.

Question 13 - Provided that stakeholders are in favour of maintaining the current authorisation regime, is it feasible for national administrations to apply a shorter authorisation processing periods?

Pytanie 13: Zakładając, że zainteresowane strony popierają utrzymanie obecnego systemu zezwoleń – czy jest możliwe ustanowienie przez krajowe administracje krótszych okresów w zakresie procedury zezwoleń ?

Opowiadamy się za utrzymaniem obecnych procedur.

Question 14 - Provided that stakeholders are in favour of maintaining the current authorisation regime, are these appeals processes clear and effective?

Pytanie 14: Zakładając, że zainteresowane strony popierają utrzymanie obecnego systemu zezwoleń – czy procedury odwoławcze są przejrzyste i efektywne?

Opowiadamy się za utrzymaniem obecnych procedur.

Question 15 - Provided that stakeholders are in favour of maintaining the current authorisation regime, are there other aspects of the regulatory regime which could be changed

to simplify the administrative procedures or to otherwise improve the functioning of the authorisation regime by focusing it e.g. on safety and social requirements compliance?

Pytanie 15: Zakładając, że zainteresowane strony popierają utrzymanie obecnego systemu zezwoleń – czy są inne zagadnienia w systemie regulacji, które mogłyby zostać zmienione tak, aby uprościć procedury administracyjne lub poprawić funkcjonowanie systemu zezwoleń poprzez skupienie się m.in. na przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa oraz wymogów socjalnych?

Nie zgłaszamy propozycji w tym zakresie.

Question 16 - Should urban and suburban cabotage operations in the course of international services be authorized? Under which conditions?

Pytanie 16: Czy miejski i podmiejski kabotaż w ramach przewozów międzynarodowych powinien być dozwolony? Na jakich warunkach?

Opowiadamy się przeciw kabotażowi w przewozach miejskich i podmiejskich.

Question 17 - Do stakeholders perceive the varying rules as a problem? Do stakeholders consider that a clearer and more precise definition of road cabotage would be useful?

Pytanie 17: Czy strony postrzegają zmiany przepisów jako problem? Czy strony uważają, że bardziej przejrzyste i precyzyjne zdefiniowanie kabotażu drogowego byłoby użyteczne?

Naszym zdaniem, przepisy w tym zakresie powinny być bardziej precyzyjne. Powinny one stwarzać możliwość łatwego udokumentowania przez przewoźników faktu wykonywania przewozów kabotażowych.

Question 18 - What are the stakeholders' views on these approaches? What alternatives could be proposed for a clear and easily enforceable definition of road cabotage?

Pytanie 18: Jakie są poglądy i opinie stron na niniejsze propozycje? Jakie alternatywne rozwiązania mogłyby zostać zaproponowane do przejrzystej i prostej definicji kabotażu drogowego?

Uważamy, że obie koncepcje mają słabe i mocne strony. Żadna z nich nie jest w pełni satysfakcjonująca.

PART B

ADMISSION TO THE OCCUPATION OF ROAD HAULAGE OPERATOR CZĘŚĆ B

Question 1: Is there a need, and for what reasons, for higher minimum standards for admission to the occupation? If so, should they apply to all road transport professions or only to certain categories? Which ones?

Pytanie 1: Czy istnieje potrzeba i z jakiego powodu zwiększenia minimalnych wymogów dostępu do zawodu? Jeśli tak, to czy powinno to dotyczyć wszystkich zawodów transportu drogowego, czy tylko niektórych kategorii? Których?

Uważamy że należy zwiększyć minimalne wymogi dostępu do zawodu przewoźnika. Należy podnieść kryteria finansowe w ramach międzynarodowego transportu drogowego.

Question 4: Do the requirements for admission to the occupation need to be checked more frequently? If so, should all or only some of them be checked? Which option do you prefer? If you prefer option A, what frequency do you propose?

Pytanie 4: Czy spełnienie wymogów dostępu do zawodu wymaga częstszych kontroli? Jeśli tak, to czy wszystkich wymogów czy tylko niektórych? Którą opcję proponujecie jeśli opcję A, to jaką proponujecie częstotliwość?

Opowiadamy się za opcją B.

Question 8: Should the definitions of serious offences which constitute a barrier to admission to the profession be harmonised at European level?

Pytanie 8: Czy definicja poważnego przestępstwa, która stanowi barierę w dostępie do zawodu powinna zostać ujednolicona na poziomie europejskim?

Według naszej opinii ujednolicenie definicji jest słusznym rozwiązaniem.

Question 10: Should the licensing authorities be given easier access to information about judgments and penalties which bar an operator from being granted admission to the occupation?

Pytanie 10: Czy organy wydające licencje powinny mieć łatwiejszy dostęp do informacji o wyrokach i karach, które obciążają przewoźnika od chwili dopuszczenia do zawodu?

Naszym zdaniem – tak

Question 14: Is further harmonisation of examinations necessary? What dispensations could be abolished?

Pytanie 14: Czy dalsze ujednolicenie egzaminów jest konieczne. Które rozdziały mogą być zniesione?

Uważamy, że nie ma potrzeby dalszego ujednolicania, nie zgłaszamy propozycji.

Question 15: Should the holder of the certificate of competence be an employee of the company concerned and a permanent resident of the Member State in which the company is established?

Pytanie 15: Czy posiadacz certyfikatu kompetencji zawodowych powinien być pracownikiem zainteresowanego przedsiębiorstwa i stałym rezydentem państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę?

Tak.

Question 16: Do you have any other comments or suggestions which you consider should be taken into account during the revision of the European legislation on admission to the occupation of road haulage operator?

Pytanie 16: Czy macie inne uwagi i propozycje, które powinny być wzięte pod uwagę podczas przeglądu legislacji europejskiej dot. dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.

Nie.