

Цей консолідований текст призначений виключно як засіб документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включаючи їх преамбули, опубліковані в Офіційному журналі Європейського Союзу та доступні в EUR-Lex. Ці офіційні тексти доступні безпосередньо за посиланнями, вбудованими в цей документ

**► В РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 1071/2009 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 21 жовтня 2009 року про встановлення загальних вимог, яких необхідно дотримуватися операторам автомобільних перевезень для провадження своєї діяльності, та про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС**

(Текст стосується ЄЄП)

(ОВ L 300 14.11.2009, С. 51)

Змінено:

		Офіційний журнал	
		№ сторінки	дата
► M1	<a href="#">РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 613/2012 від 9 липня 2012 р.</a>	L 6	10.07.2012
		178	
► M2	<a href="#">РЕГЛАМЕНТ РАДИ (ЄС) № 517/2013 від 13 травня 2013 р.</a>	L 1	10.06.2013
		158	
► M3	<a href="#">РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) 2020/1055 від 15 липня 2020 р.</a>	L 17	31.07.2020
		249	p

# РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 1071/2009 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 21 жовтня 2009 року

про встановлення загальних вимог, яких необхідно дотримуватися операторам автомобільного транспорту для провадження своєї діяльності, та про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС

(Текст стосується ЄЕЗ)

## РОЗДІЛ I

### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### Стаття 1

#### Предмет і сфера застосування

1. Цей Регламент регулює допуск до ринку в сфері автомобільних перевезень та провадження діяльності операторів автомобільних перевезень.

2. Цей Регламент застосовується до всіх підприємств, заснованих у Співтоваристві, які займаються діяльністю з автомобільних перевезень. Він також застосовується до підприємств, які мають намір займатися діяльністю з автомобільних перевезень. Посилання на підприємства, які займаються автомобільними перевезеннями, у відповідних випадках вважаються такими, що стосуються підприємств, які мають намір займатися такою діяльністю.

3. Що стосується регіонів, зазначених у статті 299(2) Договору, зацікавлені держави-члени можуть адаптувати умови, яких необхідно дотримуватися, щоб займатися діяльністю з автомобільних перевезень, якщо операції повністю здійснюються в цих регіонах створеними там підприємствами.

4. Як відступ від пункту 2, цей Регламент, якщо інше не передбачено національним законодавством, не застосовується до:

#### ▼ M3

(a) підприємств, які здійснюють автомобільні перевезення виключно за допомогою автотранспортних засобів або автопотягів, дозволена повна маса яких не перевищує 3,5 тонни, які займаються виключно національними транспортними операціями в державі-члені їх заснування;

#### ▼ M3

(aa) підприємств, які здійснюють автомобільні перевезення виключно автотранспортними засобами або автопотягами, дозволена маса яких не перевищує 2,5 тонни;

#### ▼ M3

(b) підприємств, які надають послуги з автомобільних пасажирських перевезень виключно в некомерційних цілях або мають основну діяльність, відмінну від автомобільних пасажирських перевезень;

#### ▼ B

(c) підприємств, які здійснюють автомобільні перевезення виключно за допомогою механічних транспортних засобів, максимальна дозволена швидкість яких не перевищує 40 км/год.

### ▼МЗ

Для цілей пункту (b) першого абзацу будь-яке автомобільне перевезення, окрім перевезення за наймом або за винагороду чи за власний рахунок, за яке не отримується пряма чи непряма винагорода та яке прямо чи опосередковано не створює жодного доходу для водія транспортного засобу або для інших осіб, і яка не пов'язана з професійною діяльністю, розглядається як перевезення виключно в некомерційних цілях.

### ▼В

5. Держави-члени можуть звільнити від застосування всіх або деяких положень цього Регламенту лише тих автотранспортних перевізників, які займаються виключно національними транспортними операціями, що мають лише незначний вплив на транспортний ринок через:

- (a) характер вантажу, що перевозиться; або
- (b) короткі відстані.

## *Стаття 2* **Визначення**

Для цілей цього Регламенту:

1. «оператор автомобільних вантажних перевезень» означає будь-яке підприємство, що перевозить вантажі за наймом або за винагороду за допомогою механічних транспортних засобів або автопотягів;
2. «оператор автомобільних пасажирських перевезень» означає будь-яке підприємство, що надає послуги з перевезення пасажирів за допомогою транспортних засобів, сконструйованих та обладнаних таким чином, щоб вони могли перевозити більше ніж дев'ять осіб, разом з водієм, і призначені для цієї мети для населення або для окремих категорій користувачів за оплату особою, яку перевозять, або організатором перевезення;
3. «оператор автомобільних перевезень» означає підприємство, яке надає послуги з автомобільних вантажних перевезень або автомобільних пасажирських перевезень;
4. «підприємство» означає будь-яку фізичну особу, будь-яку юридичну особу, прибуткову чи ні, будь-яку асоціацію чи групу осіб без статусу юридичної особи, прибуткову чи ні, або будь-який офіційний орган, який має власну правосуб'єктність чи є залежним від такої особи, що займається перевезенням пасажирів, або будь-якої фізичної чи юридичної особи, яка займається перевезенням вантажів з комерційною метою;
5. «менеджер з перевезень» означає фізичну особу, яка працює на підприємстві, або, якщо це підприємство є фізичною особою, таку особу або, якщо це передбачено, іншу фізичну особу, призначену цим підприємством за договором, яка ефективно та постійно керує транспортною діяльністю цього підприємства;
6. «дозвіл (*ліцензія*) на здійснення діяльності оператором автомобільних перевезень» означає адміністративне рішення, яке дозволяє підприємству, яке задовольняє вимоги, викладені в цьому Регламенті, займатися діяльністю з автомобільних перевезень;
7. «компетентний орган» означає національний, регіональний або місцевий орган влади в державі-члені, який з метою надання ліцензій на автомобільні перевезення перевіряє, чи підприємство задовольняє вимоги, викладені в цьому Регламенті, і який уповноважений надавати, призупиняти або відкликати такі ліцензії;

8.

«Держава-член заснування» означає державу-член, у якій засновано підприємство, незалежно від того, з якої країни походить його менеджер з перевезень.

### Стаття 3

#### Вимоги до операторів автомобільних перевезень

1.

Оператори автомобільних перевезень повинні мати:

(a)

Місце, де його було дійсно засновано, в державі-члені;

(b)

бездоганну ділову репутацію;

(c)

належний фінансовий стан; і

(d)

необхідну професійну компетентність.

▼ M3 \_\_\_\_\_

▼ B

### Стаття 4

#### Менеджер з перевезень

1.

Оператор автомобільних перевезень повинен призначити принаймні одну фізичну особу менеджером з перевезень, який відповідає вимогам, викладеним у статті 3(1)(b) і (d), і який:

(a)

ефективно та постійно керує транспортною діяльністю підприємства;

(b)

має справжній зв'язок із компанією, наприклад, є працівником, директором, власником чи акціонером або керує нею, або, якщо підприємство є фізичною особою, є цією особою; і

(c)

Проживає в Співтоваристві.

2.

Якщо підприємство не відповідає вимозі професійної компетентності, викладеній у статті 3(1)(d), компетентний орган може дозволити йому займатися автомобільними перевезеннями без менеджера з перевезень, призначеного відповідно до пункту 1 цієї статті за умови, що:

(a)

підприємство призначає фізичну особу, яка проживає в Співтоваристві, яка відповідає вимогам, викладеним у статті 3(1)(b) і (d), і яка має право за контрактом виконувати обов'язки менеджера з перевезень від імені підприємства;

(b)

контракт, що пов'язує підприємство з особою, зазначеною в пункті (a), визначає посадові обов'язки, які ця особа має виконувати на ефективній та безперервній основі, і вказує на неї або її обов'язки як менеджера з перевезень. Обов'язки, які мають бути визначені, включають, зокрема, ті, що стосуються управління технічним обслуговуванням транспортних засобів, перевірки транспортних контрактів і документів, основного обліку, розподілу вантажів або послуг між водіями і транспортними засобами, а також перевірки процедур безпеки;

(c)

у своїй діяльності як менеджер з перевезень особа, зазначена в пункті (a), може керувати транспортною діяльністю до чотирьох різних підприємств, що здійснюються загальним парком із 50 транспортних засобів. Держави-члени можуть вирішити зменшити кількість підприємств та/або розмір загального парку транспортних засобів, якими ця особа може керувати; і

(d)

особа, зазначена в пункті (а), виконує визначені завдання виключно в інтересах підприємства, і його або її обов'язки виконуються незалежно від будь-яких підприємств, для яких підприємство здійснює транспортні операції.

3.

Держави-члени можуть вирішити, що менеджер з перевезень, призначений відповідно до частини 1, не може додатково бути призначений відповідно до частини 2, або може бути призначений лише для обмеженої кількості підприємств або парку транспортних засобів, менший за згаданий у параграфі 2(с).

4.

Підприємство повинне повідомити компетентний орган про призначеного менеджера або менеджерів транспорту.

## РОЗДІЛ II

### УМОВИ, ЯКІ ПОТРІБНО ВИКОНАТИ ДЛЯ ЗАДОВОЛЕННЯ ВИМОГ, ВИКЛАДЕНИХ У СТАТТІ 3

#### ▼ МЗ

#### Стаття 5

#### Вимоги, що стосуються заснування

1.

Щоб задовольнити вимогу, викладену в пункті (а) статті 3(1), у державі-члені заснування підприємство повинно:

(а)

мати приміщення, в яких воно може отримати доступ до оригіналів своєї основної бізнес-документації, будь то в електронній або будь-якій іншій формі, зокрема, його транспортних контрактів, документів, що стосуються транспортних засобів у розпорядженні підприємства, бухгалтерських документів, документів з управління персоналом, трудові договори, документи соціального страхування, документи, що містять дані про відрядження водіїв, документи, що містять дані, що стосуються каботажних перевезень, часу водіння та періодів відпочинку, а також будь-які інші документи, до яких компетентний орган повинен мати доступ, щоб перевірити відповідність підприємства вимогам, викладеним в цьому Регламенті;

(b)

організовувати діяльність свого парку транспортних засобів таким чином, щоб гарантувати, що транспортні засоби, які перебувають у розпорядженні підприємства та використовуються в міжнародних перевезеннях, повертаються до одного з виробничих приміщень у цій державі-члені принаймні протягом восьми тижнів після їх вибуття;

(с)

бути зареєстрованим у реєстрі комерційних компаній цієї держави-члена або в подібному реєстрі, якщо цього вимагає національне законодавство;

(d)

оподатковуватись податком на доходи та мати дійсний реєстраційний номер податку на додану вартість, якщо цього вимагає національне законодавство;

(e)

після отримання ліцензії мати у своєму розпорядженні один або більше транспортних засобів, які зареєстровані або введені в експлуатацію і дозволені для використання відповідно до законодавства цієї держави-члена, незалежно від того, чи є ці транспортні засоби у повній власності чи, наприклад, утримуються за договором купівлі-продажу або за договором найму чи лізингу;

(f)

ефективно та безперервно здійснювати свою адміністративну та комерційну діяльність за допомогою відповідного обладнання та засобів у приміщеннях, як зазначено в пункті (а), розташованих у цій державі-члені, та ефективно та постійно керувати своїми транспортними операціями, використовуючи транспортні засоби, зазначені у пункті (g), разом із відповідним технічним обладнанням, розташованим в цій державі-члені;

(g) на постійній основі мати у своєму розпорядженні певну кількість транспортних засобів, які відповідають умовам, викладеним у пункті (e), та водіїв, які зазвичай базуються в виробничому приміщенні в цій державі-члені, в обох випадках пропорційно обсягу транспортних операцій, що здійснюються підприємством.

2.

На додаток до вимог, викладених у параграфі 1, держави-члени можуть вимагати від підприємства мати в державі-члені заснування:

(a) пропорційно обсягам діяльності підприємства кваліфікований адміністративний персонал у приміщенні або менеджера з перевезень, доступного в робочий час;

(b) пропорційно обсягу діяльності підприємства виробничу інфраструктуру, окрім технічного обладнання, зазначеного в пункті (f) параграфу 1, на території цієї держави-члена, включаючи офіс, відкритий в робочий час.

## ▼В

### Стаття 6

#### Вимоги, що стосуються бездоганної ділової репутації

1.

Згідно з параграфом 2 цієї статті, держави-члени визначають вимоги, яким повинні відповідати підприємства та менеджери з перевезень, щоб задовольнити вимогу бездоганної ділової репутації, викладену в статті 3(1)(b).

## ▼МЗ

Оцінюючи, чи задовольняє підприємство цю вимогу, держави-члени повинні враховувати діяльність цього підприємства, його менеджерів з транспорту, виконавчих директорів та будь-якої іншої посадової особи, яку може визначити держава-член. Будь-яке посилання в цій статті на засудження, покарання чи порушення включатиме засудження, покарання або порушення самого підприємства, його менеджерів з перевезень, виконавчих директорів та будь-якої іншої посадової особи, яка може бути визначена державою-членом.

## ▼В

Умови, зазначені в першому абзаці, повинні включати принаймні таке:

(a) щоб не було вагомих підстав сумніватися в бездоганній діловій репутації менеджера з перевезень або транспортного підприємства в цілому, таких як засудження або покарання за будь-яке тяжке порушення чинних національних вимог у сферах:

(i)

господарського права;

(ii)

законодавства про банкрутство;

(iii)

умов оплати праці та зайнятості за професією;

(iv)

дорожнього руху;

(v)

професійна відповідальність;

(vi)

нелегального переміщення людей або наркотиків;

## ►МЗ ————— ◀

## ▼МЗ

(vii)

податкового законодавства; і

## ▼В

(б) що менеджер з перевезень або оператор автомобільних перевезень не були засуджені в одній чи кількох державах-членах за тяжке кримінальне правопорушення або не понесли покарання за тяжке порушення правил Співтовариства, зокрема щодо:

(i) часу керування та періодів відпочинку водіїв, встановлення та використання реєструвального обладнання;

(ii) максимальних мас та габаритних розмірів комерційних транспортних засобів, які використовуються в міжнародному сполученні;

(iii) первинної кваліфікації та періодичного навчання водіїв;

(iv) придатності до експлуатації транспортних засобів комерційного призначення, у тому числі обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

(v) доступу до ринку міжнародних автомобільних перевезень або, у відповідних випадках, доступу до ринку автомобільних пасажирських перевезень;

(vi) безпеки під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом;

(vii) встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості в окремих категоріях транспортних засобів;

(viii) водійських посвідчень;

(ix) допуску до професії;

(x) перевезення тварин;

## ▼МЗ

(xi) відрядження працівників автомобільного транспорту;

(xii) права, застосовного до договірних зобов'язань;

(xiii) каботаж.

## ▼МЗ

2.

Для цілей підпункту (b) третього абзацу параграфу 1, якщо менеджера з перевезень або транспортне підприємство було визнано винним у вчиненні тяжкого кримінального правопорушення або ним понесено покарання за одне з найбільш тяжких порушень правил Союзу, як викладено у Додатку IV, в одній або кількох державах-членах, компетентний орган держави-члена заснування повинен провести та завершити відповідним чином та своєчасно адміністративну процедуру, яка повинна включати, у разі необхідності, інспекцію на місці в приміщеннях цього підприємства.

Під час адміністративного провадження менеджера з перевезень або іншим законним представникам транспортного підприємства, залежно від обставин, надається право надати свої аргументи та пояснення.

Під час адміністративної процедури компетентний орган повинен оцінити, чи втрата бездоганної ділової репутації через конкретні обставини буде пропорційною відповіддю в окремому випадку. Під

час такої оцінки компетентний орган бере до уваги кількість тяжких порушень національних правил та правил Союзу, як зазначено в третьому абзаці пункту 1, а також кількість найбільш тяжких порушень правил Союзу, як зазначено в Додатку IV, за які менеджер з перевезень або оператор автотранспортних перевезень мали звинувачення в кримінальних злочинах або на них накладено адміністративні стягнення. Будь-який такий висновок повинен бути належним чином обґрунтований і виправданий.

Якщо компетентний орган визнає, що втрата бездоганної ділової репутації була б непропорційною, він вирішує, що відповідний оператор автомобільних перевезень продовжує мати бездоганну ділову репутацію. Причини такого рішення вносяться до державного реєстру. Кількість таких рішень зазначається у звіті, згаданому у частині 1 статті 26.

Якщо компетентний орган вважає, що втрата бездоганної ділової репутації є пропорційною, засудження або покарання призводять до втрати бездоганної ділової репутації.

### ▼ M3

2а.  
Комісія приймає імплементаційні акти, що встановлюють перелік категорій, типів і ступенів тяжкості порушень правил Союзу, зазначених у пункті (b) третього абзацу параграфу 1, які, на додаток до тих, що викладені в Додатку IV, можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації. Держави-члени беруть до уваги інформацію про ці порушення, включаючи інформацію, отриману від інших держав-членів, під час встановлення пріоритетів для перевірок відповідно до частини 1 статті 12.

З цією метою Комісія повинна:

- (a)  
визначити категорії та види порушень, які найчастіше зустрічаються;
- (b)  
визначити ступінь тяжкості порушень відповідно до їх потенційної можливості створити ризик смертельних чи тяжких травм та спотворити конкуренцію на ринку автомобільних перевезень, у тому числі шляхом погіршення умов праці працівників транспорту;
- (c)  
передбачити частоту виникнення, після якої повторні порушення вважаються більш тяжкими, беручи до уваги кількість транспортних засобів, що використовуються для транспортної діяльності, якою керує менеджер з перевезень.

Ці імплементаційні акти ухвалюються відповідно до процедури перевірки, зазначеної в частині 3 статті 25.

### ▼ B

3.  
Вимога, викладена в статті 3(1)(b), не буде виконана, доки не буде вжито реабілітаційний захід або будь-який інший захід, що має еквівалентний ефект, відповідно до відповідних положень національного законодавства.

## Стаття 7

### Вимоги до фінансового стану

### ▼ M3

1.  
Для того, щоб задовольнити вимогу, викладену в пункті (c) статті 3(1), підприємство має змогу в будь-який час протягом звітного року виконати свої фінансові зобов'язання. Підприємство повинно продемонструвати на основі річної звітності, засвідченої аудитором або належним чином уповноваженою особою, що воно має постійно у своєму розпорядженні капітал і резерви на загальну суму щонайменше:

- (a)  
9 000 євро за один автомобіль, що перебуває в експлуатації;
- (b)



5 000 євро за кожен наступний автомобіль або комбінацію транспортних засобів, дозволена повна маса яких перевищує 3,5 тонни; і

(с)

900 євро за кожен наступний використаний автомобіль або комбінацію транспортних засобів, дозволена повна маса перевищує 2,5 тонни, але не перевищує 3,5 тонни.

Підприємства, які займаються автомобільними вантажними перевезеннями виключно шляхом використання транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, які мають дозволена повну масу, що перевищує 2,5 тонни, але не перевищує 3,5 тонни, повинні продемонструвати на підставі річної звітності, засвідченої аудитором або належним чином уповноваженою особою, що вони мають постійно у своєму розпорядженні капітал і резерви на загальну суму щонайменше:

(а)

1800 євро за один автомобіль, що перебуває в експлуатації; і

(б)

900 євро за кожен додатковий використаний автомобіль.

Держави-члени можуть вимагати, щоб підприємства, засновані на їхніх територіях, продемонстрували, що вони мають у своєму розпорядженні для цих транспортних засобів такі ж суми капіталу та резервів, як і для транспортних засобів, зазначених у першому абзаці. У таких випадках компетентний орган відповідної держави-члена інформує про це Комісію, а Комісія оприлюднює цю інформацію.

## ▼В

Для цілей цього Регламенту вартість євро у валютах держав-членів, які не беруть участі в третьому етапі економічного та валютного союзу, фіксується щороку. Застосовуються курси, отримані в перший робочий день жовтня та опубліковані в Офіційному журналі Європейського Союзу. Вони набувають чинності з 1 січня наступного календарного року.

Статті бухгалтерського обліку, згадані в першому абзаці, розуміються як ті, що визначені в Четвертій Директиві Ради 78/660/ЄЕС від 25 липня 1978 року на основі статті 54(3)(g) Договору про річні звіти певних типів компаній ( <sup>1</sup> ).

## ▼М3

1а.

На додаток до вимог, викладених у параграфі 1, держави-члени можуть вимагати, щоб підприємство, транспортний менеджер або будь-яка інша особа, яка може бути визначена державами-членами, не мали непогашених неособистих боргів перед органами публічного права, і не були банкрутом або предметом процедури неплатоспроможності чи ліквідації.

## ▼М3

2.

Як відступ від пункту 1, компетентний орган може погодитися або вимагати, щоб підприємство продемонструвало свій фінансовий стан за допомогою сертифіката, визначеного компетентним органом, такого як банківська гарантія або страхування, включаючи страхування професійної відповідальності від одного або більшої кількості банків або інших фінансових установ, включаючи страхові компанії, або іншим документом, що надає солідарну гарантію для підприємства щодо сум, зазначених у параграфі 1.

## ▼М3

2а.

Як відступ від параграфу 1, у разі відсутності завіреної річної звітності за рік реєстрації підприємства, компетентний орган погоджується, щоб підприємство підтверджувало свій фінансовий стан за допомогою сертифіката, такого як банківська гарантія, документа, виданого фінансовою установою, яка надає доступ до кредиту від імені підприємства, або іншим зобов'язуючим документом, визначеним компетентним органом, який доводить, що підприємство має у своєму розпорядженні суми, зазначені в параграфі 1.

## ▼В

3.

Річна звітність, зазначена в параграфі 1, і гарантія, зазначена в параграфі 2, які підлягають перевірці, повинні стосуватись суб'єкта господарювання, заснованого в державі-члені, в якому було подано заявку на отримання дозволу, а не будь-якому іншому суб'єкту, заснованому в будь-якій іншій державі-члені.

## Стаття 8

### Вимоги професійної компетентності

1.

Щоб задовольнити вимогу, викладену в статті 3(1)(d), зацікавлена особа або особи повинні володіти знаннями, що відповідають рівню, передбаченому в Частині I Додатку I, з предметів, перелічених у ньому. Ці знання мають бути продемонстровані за допомогою обов'язкового письмового іспиту, який, за рішенням держави-члена, може бути доповнений усним іспитом. Ці іспити повинні бути організовані відповідно до Частини II Додатку I. З цією метою держави-члени можуть вирішити запровадити навчання перед іспитом.

2.

Відповідні особи складають іспит у державі-члені, в якій вони постійно проживають, або державі-члені, в якій вони працюють.

«Звичайне місце проживання» означає місце, де особа зазвичай проживає, тобто щонайменше 185 днів у кожному календарному році, через особисті зв'язки, які свідчать про тісний зв'язок між цією особою та місцем, де вона проживає.

Проте звичайне місце проживання особи, чиї професійні зв'язки знаходяться в іншому місці, ніж її особисті зв'язки, і яка, отже, проживає по черзі в різних місцях, розташованих у двох або більше державах-членах, вважається місцем її особистого проживання за умови, що така особа туди регулярно повертається. Ця остання умова не вимагається, якщо особа проживає в державі-члені для виконання завдання певної тривалості. Відвідування університету чи школи не передбачає зміни місця проживання.

3.

Лише органи чи установи, належним чином уповноважені для цієї мети державою-членом, відповідно до критеріїв, визначених нею, можуть організовувати та засвідчувати письмові та усні іспити, зазначені в параграфі 1. Держави-члени повинні регулярно перевіряти, чи відповідають Додатку I умови, за яких ці органи або установи організовують іспити.

4.

Держави-члени можуть надавати установам відповідний дозвіл згідно з критеріями підготовки, які вони визначили, для забезпечення кандидатів високоякісною підготовкою до іспитів, а також забезпечення менеджерів з перевезень постійною підготовкою для оновлення їх знань, якщо вони виявлять таке бажання. Держави-члени регулярно перевіряють постійне виконання такими установами критеріїв, на підставі яких вони отримали дозвіл.

## ▼МЗ

5.

Держави-члени можуть сприяти періодичному навчанню з предметів, перелічених у Додатку I, з інтервалом у три роки, щоб гарантувати, що особа або особи, зазначені в параграфі 1, були достатньо обізнані з досягненнями в галузі.

## ▼В

6.

Держави-члени можуть вимагати від осіб, які мають свідоцтво професійної компетентності, але які не керували підприємством з вантажних автомобільних перевезень або підприємством з

пасажирських автомобільних перевезень протягом останніх 5 років, пройти перепідготовку, щоб оновити свої знання щодо поточного розвитку законодавства, зазначеного у частині I додатку I.

7. Держава-член може звільнити спеціалістів окремих спеціальностей вищої освіти або спеціальностей технічної освіти, здобутих у цій державі-члені, спеціально призначених для цієї мети та які обумовлюють знання з усіх предметів, перелічених у Додатку I, від іспиту з предметів, охоплених цими спеціальностями. Звільнення застосовується лише до тих секцій Частини I Додатка I, для яких спеціальність охоплює усі предмети, наведені під заголовком відповідної секції.

Держава-член може звільнити від певних частин іспитів власників свідоцтв професійної компетентності, чинних для національних транспортних операцій у цій державі-члені.

8. Свідоцтво, видане органом або установою, згаданими у параграфі 3, має бути представлено як доказ професійної компетентності. Це свідоцтво не підлягає передачі будь-якій іншій особі. Його оформлюють згідно з вимогами до елементів захисту та бланка свідоцтва, викладених у Додатках II та III, і скріплюють печаткою належним чином уповноваженого органу чи установи, які його видали.

#### ▼МЗ

9. Комісія уповноважена приймати делеговані акти відповідно до статті 24а для внесення змін до Додатків I, II та III з метою їх адаптації до розвитку ринку та технічного прогресу.

#### ▼В

10. Комісія заохочує та сприяє обміну досвідом та інформацією між державами-членами або через будь-який орган, який вона може призначити, щодо навчання, іспитів та дозволів.

### Стаття 9

#### Звільнення від іспиту

Держави-члени можуть вирішити звільнити від іспитів, зазначених у частині 1 статті 8, осіб, які нададуть докази того, що вони безперервно керували підприємством з вантажних автомобільних перевезень або підприємством з пасажирських автомобільних перевезень в одній чи кількох державах-членах протягом 10 років до 4 грудня 2009 року.

#### ▼МЗ

З метою видачі ліцензії підприємству з автомобільних перевезень, яке експлуатує лише автотранспортні засоби або комбінації транспортних засобів, дозволена повна маса яких не перевищує 3,5 тонни, держави-члени можуть вирішити звільнити від іспитів, зазначених у статті 8 (1) посадових осіб, які нададуть докази того, що вони протягом 10 років до 20 серпня 2020 року безперервно керували підприємством того самого типу.

#### ▼В

### РОЗДІЛ III

#### АВТОРИЗАЦІЯ ТА МОНІТОРИНГ

### Стаття 10

#### Компетентні органи

1. Кожна держава-член повинна призначити один або більше компетентних органів для забезпечення правильного виконання цього Регламенту. Ці компетентні органи мають такі повноваження:

- (a) розглядати заявки суб'єктів господарювання;
- (b) надавати дозволи на заняття професією оператора автомобільного транспорту, а також призупиняти або скасовувати такі дозволи;
- (c) визнати особу непридатною для управління транспортною діяльністю підприємства у якості менеджера з перевезень;
- (d) проводити необхідні перевірки, щоб перевірити, чи підприємство задовольняє вимоги, викладені у статті 3.

2. Компетентні органи повинні оприлюднювати всі вимоги, встановлені відповідно до цього Регламенту, будь-яких інших національних положень, процедур, яких повинні дотримуватися заявники, та відповідні пояснення.

## *Стаття 11*

### **Розгляд та реєстрація заявок**

1. Транспортне підприємство, яке відповідає вимогам, викладеним у статті 3, за заявою отримує дозвіл займатися професією оператора автомобільного транспорту. Компетентний орган повинен переконатися, що підприємство, яке подає заявку, задовольняє вимоги, викладені у цій статті.

2. Компетентний орган реєструє в національному електронному реєстрі, про який йдеться у статті 16, дані, що стосуються суб'єктів господарювання, яким він надає дозвіл, і які зазначені в пунктах (a)-(d) першого абзацу статті 16(2).

3. Строк розгляду заявки на отримання дозволу компетентним органом має бути якомога коротшим і не повинен перевищувати 3 місяці з дати отримання компетентним органом усіх документів, необхідних для розгляду заявки. Компетентний орган може продовжити цей термін ще на один місяць у належним чином об'ґрунтованих випадках.

4. До 31 грудня 2012 року компетентний орган повинен перевірити, у разі будь-яких сумнівів під час оцінювання ділової репутації підприємства, чи на момент подання заявки призначений менеджер з перевезень або менеджери були оголошені в одній із держав-членів нездатними керувати діяльністю транспортних підприємств відповідно до статті 14.

З 1 січня 2013 року, під час оцінювання ділової репутації підприємства, компетентний орган перевіряє, шляхом доступу до даних, зазначених у пункті (f) першого абзацу статті 16(2), або шляхом прямого безпечного доступу до відповідних частин національних реєстрів або за запитом, незалежно від того, чи на момент подання заявки призначений менеджер або менеджери з перевезень були визнані в одній із держав-членів нездатними керувати діяльністю транспортного підприємства відповідно до статті 14.

▼ M3 —————

▼ B

5.

Підприємства, які мають дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільного транспорту, повинні протягом 28 днів або менше, як визначено державою-членом заснування, повідомити компетентний орган, який надав дозвіл, про будь-які зміни даних, зазначених у пункт 2.

## Стаття 12

### Перевірки

#### ▼МЗ

1.

Компетентні органи повинні регулярно контролювати, чи підприємства, яким вони дозволили займатися діяльністю оператора автомобільного транспорту, продовжують виконувати вимоги, викладені в статті 3 цього Регламенту. З цією метою держави-члени повинні проводити перевірки, включаючи, за необхідності, інспекції на місці в приміщеннях відповідного підприємства, спрямовані на ті підприємства, які класифікуються як такі, що становлять підвищений ризик. З цією метою держави-члени розширюють систему рейтингу ризику, встановлену ними відповідно до статті 9 Директиви 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради (<sup>2</sup>), щоб охопити всі порушення, зазначені в статті 6 цього Регламенту.

#### ▼В

2.

До 31 грудня 2014 року держави-члени повинні проводити перевірки принаймні кожні 5 років, щоб переконатися, що підприємства виконують вимоги, викладені в статті 3.

#### ▼МЗ

#### ▼В

3. У будь-яких належно вмотивованих випадках, коли цього вимагає Комісія, держави-члени проводять індивідуальні перевірки з метою контролю за виконанням підприємством вимог до діяльності операторів автомобільних перевезень. Вони інформують Комісію про результати таких перевірок та про заходи, вжиті у випадках, коли виявлено, що підприємство більше не відповідає вимогам, встановленим у цьому Регламенті.

## Стаття 13

### Порядок призупинення та анулювання ліцензій

1.

Якщо компетентний орган встановить, що підприємство ризикує більше не відповідати вимогам, викладеним у статті 3, він повинен повідомити підприємство про це. Якщо компетентний орган встановлює, що хоча б одна з цих вимог вже не задовольняються, він може встановити один із наступних часових обмежень для підприємства, щоб виправити ситуацію:

(а)

термін, що не перевищує 6 місяців, який може бути продовжений на 3 місяці у випадку смерті або фізичної недієздатності менеджера з перевезень, для найму на заміну такого менеджера, якщо менеджер з перевезень більше не задовольняє вимоги щодо бездоганної ділової репутації або професійної компетентності;

(б)

термін, що не перевищує 6 місяців, коли підприємство має виправити ситуацію, продемонструвавши, що воно має ефективне та стабільне представництво;

#### ▼МЗ

(с)

термін, що не перевищує шести місяців, якщо вимога щодо фінансового стану не була виконана, щоб продемонструвати, що ця вимога знову задовольняється на постійній основі.

#### ▼В

2.

Компетентний орган може вимагати від підприємства, чий дозвіл було призупинено або відкликано, переконатися, що його менеджери з перевезень склали іспити, зазначені в частині 1 статті 8, до вжиття будь-яких реабілітаційних заходів.

3.

Якщо компетентний орган встановлює, що підприємство більше не задовольняє одну або декілька вимог, викладених у статті 3, воно призупиняє або відкликає дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільного транспорту протягом строків, зазначених у пункті 1 цієї статті.

### *Стаття 14*

#### **Визнання менеджера з перевезень непридатним**

1.

Якщо менеджер з перевезень втрачає бездоганну ділову репутацію відповідно до статті 6, компетентний орган оголошує цього менеджера непридатним керувати діяльністю транспортного підприємства.

#### ▼МЗ

Компетентний орган не може реабілітувати менеджера з перевезень раніше, ніж через рік з дати втрати бездоганної ділової репутації та, в будь-якому випадку, не раніше, ніж цей менеджер продемонструє, що він або вона протягом останніх трьох місяців пройшов відповідне навчання або склав іспит з предметів, наведених у частині I додатка I до цього Регламенту.

#### ▼МЗ

2.

До тих пір, поки реабілітаційний захід не буде вжито згідно з відповідними положеннями національного законодавства та пункту 1 цієї статті, сертифікат про професійну компетентність менеджера з перевезень, згаданий у статті 8(8), який був визнаний непридатним, залишається недійсним в будь-якій державі-члені.

#### ▼В

### *Стаття 15*

#### **Рішення компетентних органів та звернення**

1.

Компетентні органи держав-членів, що ухвалили негативні рішення відповідно до цього Регламенту, включаючи відхилення заявки, призупинення або відкликання існуючого дозволу та визнання непридатним менеджера з перевезень, мають зазначати причини, на підставі яких ці рішення прийнято.

У процесі прийняття таких рішень враховують доступну інформацію про порушення, скоєні підприємством або менеджером з перевезень, які негативно впливають на ділову репутацію підприємства, а також будь-яка інша інформація, яка є у розпорядженні компетентного органу. Компетентні органи визначають реабілітаційні заходи, які застосовують у випадку призупинення дії дозволу або оголошення непридатним.

2.

Держави-члени вживають заходів для забезпечення того, щоб зацікавлені підприємства та особи мали можливість оскаржити рішення, зазначені в параграфі 1, принаймні до одного незалежного та неупередженого органу чи суду.

## РОЗДІЛ IV

### СПРОЩЕННЯ ТА АДМІНІСТРАТИВНА СПІВПРАЦЯ

#### Стаття 16

#### Національні електронні реєстри

1.

З метою імплементації цього Регламенту, зокрема статей з 11 по 14 та статті 26, кожна держава-член повинна вести національний електронний реєстр підприємств автомобільного транспорту, які були уповноважені компетентним органом, призначеним нею, брати участь у діяльності оператора автотранспорту. Дані, що містяться в цьому реєстрі, обробляються під наглядом державного органу, призначеного для цієї мети. Відповідні дані, що містяться в національному електронному реєстрі, мають бути доступні для всіх компетентних органів відповідної держави-члена.

До 31 грудня 2009 року Комісія повинна прийняти Рішення про мінімальні вимоги до даних, які вносять до національного електронного реєстру з дати його створення, з метою сприяння майбутньому взаємозв'язку реєстрів. Вона може рекомендувати включення реєстраційних знаків транспортного засобу на додаток до даних, зазначених у параграфі 2.

2.

Національні електронні реєстри повинні містити принаймні такі дані:

(а)

назву та організаційно-правову форму підприємства;

(б)

адресу його розташування;

▼M3

(с)

імена менеджерів з перевезень, визнаних як такі, що відповідають вимогам, викладеним у статті 3 щодо бездоганної ділової репутації та професійної компетентності, або, у відповідних випадках, ім'я законного представника;

▼B

(d)

тип ліцензії, кількість транспортних засобів, на які він поширюється, і, у відповідних випадках, серійний номер ліцензії Спільноти та завірених копій;

(д)

кількість, категорію та тип тяжких порушень, як зазначено у статті 6(1)(b), які призвели до засудження або покарання протягом останніх 2 років;

(f)

ім'я будь-якої особи, визнаної нездатною керувати транспортною діяльністю підприємства, доки бездоганна ділова репутація такої особи не була відновлена відповідно до статті 6(3), а також застосовні заходи реабілітації;

### ▼МЗ

(g)

реєстраційні номери транспортних засобів, які перебувають у розпорядженні підприємства відповідно до пункту (g) частини 1 статті 5;

(h)

кількість людей, зайнятих на підприємстві на 31 грудня попереднього року, яка повинна бути зареєстрована в державному реєстрі до 31 березня кожного року;

(i)

рейтинг ризику підприємства відповідно до статті 9(1) Директиви 2006/22/ЄС.

### ▼МЗ

Дані, зазначені в пунктах (a) - (d) першого абзацу, мають бути загальнодоступними відповідно до відповідних положень щодо захисту персональних даних.

Держави-члени можуть зберігати дані, зазначені в пунктах (e) - (i) першого підпункту, в окремих реєстрах. У таких випадках дані, зазначені в пунктах (e) і (f), надаються за запитом або мають бути доступні для всіх компетентних органів відповідної держави-члена. Запитувана інформація надається протягом п'яти робочих днів з дня отримання запиту.

Дані, зазначені в пунктах (g), (h) та (i) першого абзацу, повинні бути доступні компетентним органам під час перевірок на дорогах не пізніше ніж через 12 місяців після набрання чинності імплементаційним актом, ухваленим відповідно до пункту 6, що визначає функції, які дозволяють надавати дані компетентним органам під час перевірок на дорозі.

Дані, зазначені в пунктах (e) - (i) першого підпараграфу, мають бути доступні лише іншим органам, ніж компетентні органи, якщо ці органи належним чином наділені повноваженнями щодо нагляду та накладення штрафів у сфері автомобільного транспорту та їхні посадові особи присягнули зберігати таємницю або іншим чином офіційно зобов'язані зберігати таємницю.

### ▼В

3.

Дані щодо підприємства, ліцензію якого призупинено або відкликано, залишаються в національному електронному реєстрі протягом 2 років після закінчення терміну призупинення або відкликання, після чого негайно видаляються.

Дані щодо будь-якої особи, визнаної непридатною для провадження діяльності оператора автомобільного транспорту, залишаються в національному електронному реєстрі доти, доки бездоганна ділова репутація цієї особи не буде відновлена відповідно до статті 6(3). У разі застосування такого реабілітаційного заходу або будь-якого іншого заходу, що має еквівалентний ефект, дані негайно видаляються.

Дані, зазначені в першому та другому абзацах, повинні вказувати причини призупинення або скасування дозволу або визнання непридатним, у відповідних випадках, і відповідну тривалість.

### ▼МЗ

4.

Держави-члени вживають усіх необхідних заходів для забезпечення актуальності та точності всіх даних, які містяться в національному електронному реєстрі.

### ▼В



5.

Без шкоди частинам 1 та 2 держави-члени вживають усіх необхідних заходів для забезпечення взаємозв'язку національних електронних реєстрів та їх доступності в усьому Співтоваристві через національні контактні пункти, визначені в статті 18. Доступність через національні контактні пункти і взаємозв'язок повинні бути імплементовані до 31 грудня 2012 року в такий спосіб, щоб компетентний орган влади будь-якої держави-члена мав можливість обміну інформацією з електронним реєстром будь-якої держави-члена.

6.

Загальні правила стосовно імплементативної частини 5, як-то формат даних, обмін якими здійснюється, технічні процедури електронного обміну інформацією між національними електронними реєстрами інших держав-членів, а також сприяння сумісності цих реєстрів з іншими відповідними базами даних повинні ухвалюватися Комісією згідно з консультативною процедурою, яка зазначена в частині 2 статті 25, що вперше повинно відбутись до 31 грудня 2010 року. Ці загальні правила визначають, який орган влади відповідає за доступ до даних, подальше використання та їх оновлення після доступу, а також із цією метою повинні включати правила реєстрації та контролю даних.

### ▼ M3

Через 14 місяців після ухвалення імплементативного акта щодо загальної формули для розрахунку рейтингу ризику, як зазначено в частині 1 статті 9 Директиви 2006/22/ЄС, Комісія повинна ухвалити імплементативні акти, що визначають функціональні можливості, які дозволяють доступ до даних, зазначені в пунктах (g), (h) та (i) першого абзацу параграфу 2, компетентним органам під час перевірок на дорозі.

Ці імплементативні акти ухвалюються відповідно до консультативної процедури, зазначеної в частині 2 статті 25.

### ▼ M3

### ▼ B

## Стаття 17

### Захист персональних даних

Стосовно застосування Директиви 95/46/ЄС держави-члени забезпечують, зокрема, щоб:

(a)  
усіх осіб інформували, коли дані, що стосуються їх, записуються або планується передати ці дані третім особам. У наданій інформації має бути вказано орган, відповідальний за обробку даних, тип даних, що обробляються, і причини таких дій;

(б)  
усі особи мали право доступу до даних, що стосуються їх, якими володіє орган, відповідальний за обробку цих даних. Це право має здійснюватися без обмежень, через розумні проміжки часу та без надмірних затримок або витрат для заявника;

(с)  
усі особи, дані яких неповні або неточні, мали право на виправлення, видалення чи блокування цих даних;

(d)  
усі особи мали право протидіяти на вагомих законних підставах обробці даних, що їх стосуються. Якщо існує обґрунтована протидія, обробка може більше не включати ці дані;

(д)  
підприємства дотримувались, де це можливо, відповідних положень щодо захисту персональних даних.

**Адміністративне співробітництво між державами-членами**

1. Держави-члени призначають національний контактний пункт, відповідальний за обмін інформацією з іншими державами-членами щодо застосування цього Регламенту. Держави-члени надсилають Комісії назви та адреси своїх національних контактних пунктів до 4 грудня 2011 року. Комісія складає список усіх контактних пунктів і надсилає його державам-членам.
2. Компетентні органи держав-членів повинні тісно співпрацювати та швидко надавати один одному взаємну допомогу та будь-яку іншу відповідну інформацію з метою сприяння імплементації та виконанню цього Регламенту.
3. Компетентні органи держав-членів обмінюються інформацією про засудження та покарання за будь-які тяжкі порушення, зазначені у частині 2 статті 6. Держава-член, яка отримує повідомлення про тяжке порушення, згадане в частині 2 статті 6, яке призвело до засудження або покарання в іншій державі-члені протягом попередніх двох років, повинна зареєструвати це порушення у своєму національному електронному реєстрі.
4. Держави-члени повинні відповідати на запити щодо інформації від усіх компетентних органів інших держав-членів і проводити перевірки, інспекції та розслідування щодо відповідності вимогам, викладеним у пункті (а) частини 1 статті 3, операторами автотранспорту, заснованими на їх території. Такі запити на інформацію можуть включати доступ до документів, необхідних для підтвердження виконання умов, викладених у статті 5. Запити на інформацію від компетентних органів держав-членів повинні бути належним чином обґрунтовані та мотивовані. З цією метою запити повинні включати достовірні вказівки на можливі порушення пункту (а) статті 3(1), зазначати мету запиту та вказувати досить детально інформацію та документи, які запитуються.
5. Держави-члени повинні надати інформацію, яку запитують інші держави-члени відповідно до пункту 4, протягом 30 робочих днів з моменту отримання запиту. Коротший термін може бути погоджений між державами-членами.
6. Якщо запитувана держава-член вважає, що запит є недостатньо обґрунтованим, вона повідомляє про це державу-члена, яка подала запит, протягом 10 робочих днів з моменту отримання запиту. Держава-ініціатор запиту повинна додатково обґрунтувати свій запит. Якщо вона не може додатково обґрунтувати запит, запитувана держава-член може відхилити його.
7. Якщо важко виконати запит на інформацію чи провести перевірки, інспекції чи розслідування, запитувана держава-член повинна повідомити про це запитуючу державу-члена протягом 10 робочих днів з моменту отримання запиту, вказавши причини труднощів. Зацікавлені держави-члени обговорюють між собою шляхи пошуку вирішення будь-яких виниклих труднощів. У разі постійних затримок у наданні інформації запитуючій державі-члену, Комісія повинна бути проінформована та повинна вжити відповідних заходів.
8. Обмін інформацією, згаданий у параграфі 3, має відбуватися через систему обміну повідомленнями, а саме Європейські реєстри підприємств автомобільного транспорту (ERRU), створені Регламентом Комісії (ЄС) № 1213/2010 <sup>(3)</sup>. Адміністративне співробітництво та взаємна допомога між компетентними органами держав-членів, передбачені параграфами 4-7, здійснюються через Інформаційну систему внутрішнього ринку (IMI), створену Регламентом (ЄС) № 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради <sup>(4)</sup>. З цією метою кожна держава-член може призначити контактний пункт, згаданий у параграфі 1, як компетентний орган та інформувати про це Комісію через IMI.

9.

Держави-члени можуть використовувати інформацію, передану їм згідно із цією статтею, лише стосовно порушених в запиті питань. Будь-яка обробка персональних даних повинна здійснюватися виключно з метою дотримання цього Регламенту та відповідно до Регламенту (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради ( <sup>5</sup> ).

10.

Взаємне адміністративне співробітництво та допомога здійснюються безкоштовно.

11.

Запит на інформацію не перешкоджає компетентним органам вживати заходів згідно з відповідним національним законодавством і законодавством Союзу для розслідування та запобігання передбачуваним порушенням цього Регламенту.

▼B

## РОЗДІЛ V

### ВЗАЄМНЕ ВИЗНАННЯ СЕРТИФІКАТІВ ТА ІНШИХ ДОКУМЕНТІВ

#### *Стаття 19*

#### **Сертифікати бездоганної ділової репутації та порівнянні до них документи**

1.

Без шкоди для статті 11(4), держава-член заснування приймає як достатній доказ бездоганної ділової репутації для допуску до діяльності оператора автомобільного транспорту надання витягу з реєстру судових рішень або, якщо цього немає, еквівалентного документа, виданого компетентним судовим або адміністративним органом у державі-члені, де раніше проживав менеджер з перевезень або будь-яка інша відповідна особа.

2.

Якщо держава-член накладає на своїх власних громадян певні умови, пов'язані з діловою репутацією, і доказ того, що ці умови виконуються не може бути наданий за допомогою документа, зазначеного в параграфі 1, така держава-член приймає як достатній доказ для громадян в інших державах-членах довідку, видану компетентним судовим або адміністративним органом у державах-членах, де раніше проживав менеджер з перевезень або будь-яка інша відповідна особа, про дотримання цих умов. Така довідка повинна стосуватися конкретної інформації, яка береться до уваги в державі-члені заснування.

3.

Якщо документ, згаданий у параграфі 1, або довідка, згадана у параграфі 2, не були видані державою (державами-членами), де раніше проживав менеджер з перевезень або будь-яка інша відповідна особа, цей документ або сертифікат можуть бути замінені на заяву під присягою або урочисту декларацію, зроблену менеджером з перевезень або будь-якою іншою відповідною особою перед компетентним судовим чи адміністративним органом або, у відповідних випадках, перед нотаріусом у державі-члені, де раніше проживав менеджер з перевезень чи будь-яка інша відповідна особа. Такий орган або нотаріус видає свідоцтво, що засвідчує заяву під присягою або урочисту декларацію.

4.

Документ, згаданий у параграфі 1, і довідка, згадана у параграфі 2, не приймаються, якщо їх було подано більше ніж через 3 місяці після дати їх видачі. Ця умова також застосовується до декларації, зробленої відповідно до пункту 3.

#### *Стаття 20*

#### **Довідки про фінансовий стан**

Якщо держава-член накладає на своїх громадян певні умови щодо фінансового становища на додаток до тих, що викладені в статті 7, така держава-член приймає як достатній доказ для громадян інших держав-членів довідку, видану компетентним органом у державі-члені ( s), де раніше проживав менеджер з перевезень або будь-яка інша посадова особа, яка заявляє, що ці

умови були виконані. Така довідка повина стосуватися конкретної інформації, яка береться до уваги в новій державі-члені заснування.

#### *Стаття 21*

### **Свідоцтва професійної компетентності**

1. Держави-члени визнають як достатній доказ професійної компетентності свідоцтва, які відповідають зразку, викладеному в Додатку III, і які видано органом влади або органом, належним чином уповноваженим для цієї мети.

2. Свідоцтво, видане до 4 грудня 2011 року як доказ професійної компетентності відповідно до положень, чинних до цієї дати, вважається еквівалентним свідоцтву, яке відповідає зразку, наведеному в Додатку III, і визнається доказом професійної компетентності в усіх державах-членах. Держави-члени можуть вимагати, щоб власники свідоцтв професійної компетентності, дійсних лише для національного транспорту, складали іспити або частину іспитів, зазначених у статті 8(1).

## РОЗДІЛ VI

### **ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ**

#### *Стаття 22*

### **Штрафи**

1. Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, які застосовують до порушень положень цього Регламенту, і вживають усіх заходів, необхідних для забезпечення їх виконання. Передбачені санкції мають бути ефективними, пропорційними та переконливими. Держави-члени повинні повідомити про ці положення Комісію не пізніше 4 грудня 2011 року та негайно повідомити її про будь-які наступні зміни, що стосуються їх. Держави-члени гарантують, що всі такі заходи застосовують без дискримінації за національністю чи місцем заснування підприємства.

2. Санкції, зазначені в частині 1, включають, зокрема, призупинення дії дозволу на діяльність оператора автомобільного транспорту, анулювання такого дозволу та визнання менеджера з перевезень непридатним.

#### *Стаття 23*

### **Перехідні положення**

Підприємства, які до 4 грудня 2009 року мали ліцензію на діяльність оператора автомобільного транспорту, повинні виконати положення цього Регламенту до 4 грудня 2011 року.

#### **▼ M3**

Як відступ від частини 2 статті 1, підприємства автомобільних вантажних перевезень, які здійснюють міжнародні транспортні операції виключно за допомогою автотранспортних засобів або поєднань транспортних засобів, дозволена вантажна маса яких не перевищує 3,5 тонни, до 21 травня 2022 року звільняються від виконання положень цього Регламенту, якщо законодавство держави-члена заснування не передбачає інше.

Як відступ від частини 2 статті 16, вимогу щодо включення рейтингу ризику підприємств до національних електронних реєстрів застосовують через 14 місяців після набрання чинності імплементаційним актом про загальну формулу для розрахунку рейтингу ризику, зазначеного в статті 9(1) Директиви 2006/22/ЄС.

#### **▼ M3** \_\_\_\_\_

## ▼ МЗ

### Стаття 24а

#### Здійснення делегування

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надають Європейській Комісії відповідно до умов, викладених у цій статті.
2. Повноваження приймати делеговані акти, зазначені в частині 9 статті 8, передають Європейській Комісії на невизначений період часу з 20 серпня 2020 року.
3. Делегування повноважень, зазначене у частині 9 статті 8, може бути відкликано в будь-який час Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делегування повноважень, визначених у цьому рішенні. Воно набирає чинності наступного дня після публікації рішення в Офіційному журналі Європейського Союзу або на пізнішу дату, зазначену в ньому. Це не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, яким вже надано чинність.
4. Перед ухваленням делегованого акта Комісія проводить консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про покращення законотворчості ( <sup>6</sup> ).
5. Як тільки Комісія ухвалить делегований акт, вона повинна повідомити про це одночасно Європейський Парламент і Раду.
6. Делегований акт, прийнятий згідно зі статтею 8(9), набирає чинності, лише якщо Європейський Парламент або Рада не висловили заперечень протягом двох місяців після повідомлення про цей акт Європейському Парламенту та Раді або якщо до закінчення цього періоду Європейський Парламент і Рада повідомили Комісію, що не будуть заперечувати. Цей період може бути продовжено на два місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

## ▼ В

### Стаття 25

#### Процедура комітету

1. Європейська Комісія діє за сприяння Комітету, створеного згідно з частиною 1 статті 18 Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про реєструвальне обладнання на автомобільному транспорті ( <sup>7</sup> ).

## ▼ МЗ

2. Якщо роблять посилання на цю частину, застосовують статтю 4 Регламенту (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради ( <sup>8</sup> ).
3. Якщо роблять посилання на цю частину, застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

## ▼ В

### Стаття 26

## ▼ МЗ

## Звітність та огляд

### ▼B

1.

Кожні 2 роки держави-члени складають звіт про діяльність компетентних органів і надсилають його до Комісії. Цей звіт повинен містити:

(a)

огляд галузі з точки зору бездоганної ділової репутації, фінансового стану та професійної компетентності;

### ▼M3

(b)

кількість ліцензій, наданих згідно з цим Регламентом, за роками та типами, кількість призупинених ліцензій, кількість відкликаних ліцензій, кількість заяв про непридатність та причини, на яких ґрунтувалися ці рішення. Звіти, що стосуються періоду після 21 травня 2022 року, також повинні включати розбивку цих статей за:

(i)

операторами автомобільного пасажирського транспорту;

(ii)

автомобільними перевізниками, які використовують виключно механічні транспортні засоби або з'єднання транспортних засобів, дозволена маса яких не перевищує 3,5 тонни; і

(iii)

всіма іншими операторами автомобільного транспорту;

### ▼B

(c)

кількістю свідоцтв професійної компетентності, виданих щороку;

(d)

основною статистикою, що стосується національних електронних реєстрів та їх використання компетентними органами; і

(д)

огляд обміну інформацією з іншими державами-членами відповідно до статті 18(2), включаючи, зокрема, річну кількість виявлених порушень, про які повідомлено іншим державам-членам, та отримано відповіді, а також річну кількість запитів і відповідей, отриманих відповідно до Статті 18(3).

2.

На основі звітів, зазначених у параграфі 1, Європейська Комісія кожні 2 роки подає звіт Європейському Парламенту та Раді щодо діяльності операторів автомобільного транспорту. Цей звіт містить, зокрема, оцінку функціонування обміну інформацією між державами-членами, огляд функціонування та даних, що містяться в національних електронних реєстрах. Він має бути опублікований одночасно зі звітом, згаданим у статті 17 Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту ( <sup>9</sup> ).

### ▼M3

3.

Кожні два роки держави-члени повідомляють Комісію про запити, зроблені ними відповідно до статті 18(4) - (9), про відповіді, отримані від інших держав-членів, і про дії, які вони вжили на основі наданої інформації.

4.

До 21 серпня 2023 року, на підставі інформації, зібраної Комісією згідно з параграфом 3, і на основі додаткових доказів, Комісія повинна представити докладний звіт Європейському Парламенту та Раді про ступінь адміністративної співпраці між державами-членами, про будь-які можливі недоліки в цьому відношенні та про можливі шляхи покращення співпраці. На основі цього звіту він повинен оцінити, чи необхідно запропонувати додаткові заходи.

5. Комісія повинна оцінити імплементацію цього Регламенту до 21 серпня 2023 року та звітувати Європейському Парламенту та Раді про застосування цього Регламенту.

6. Після звіту, зазначеного в частині 5, Комісія повинна регулярно оцінювати цей Регламент і подавати результати оцінювання Європейському Парламенту та Раді.

7. У відповідних випадках звіти, зазначені в параграфах 5 і 6, супроводжуються відповідними законодавчими пропозиціями.



## *Стаття 27*

### **Перелік компетентних органів**

Кожна держава-член надсилає Європейській Комісії до 4 грудня 2011 року перелік компетентних органів, які вона призначила для надання дозволів на діяльність операторам автомобільного транспорту, а також перелік уповноважених органів чи органів, відповідальних за організацію іспитів, зазначених у статті 8(1) та видачу свідоцтв. Консолідований перелік цих органів та органів Спільноти публікується Комісією в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

## *Стаття 28*

### **Повідомлення про національні заходи**

Держави-члени повідомляють Комісії тексти законів, постанов та адміністративних положень, які вони ухвалюють у сфері, що регулюється цим Регламентом, не пізніше ніж через 30 днів після дати їх ухвалення та вперше до 4 грудня 2011 року.

## *Стаття 29*

### **Припинення дії**

Цей Регламент припиняє дію Директиви 96/26/ЄС.

## *Стаття 30*

### **Набрання чинності**

Цей Регламент набуває чинності на 20-й день після його опублікування в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

Його застосовують з 4 грудня 2011 року.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та безпосередньо застосовується в усіх державах-членах.

---

## *ДОДАТОК I*

### **I. ПЕРЕЛІК ПРЕДМЕТІВ, ЗАЗНАЧЕНИХ У СТАТТІ 8**

Знання, які повинні бути взяті до уваги для офіційного визнання професійної компетентності державами-членами, повинні охоплювати щонайменше предмети, перелічені нижче для вантажних

автоперевезень і пасажирських автоперевезень відповідно. Стосовно цих предметів кандидати в оператори вантажних автоперевезень і пасажирських автоперевезень повинні мати рівень знань і практичні здібності, необхідні для управління автотранспортним підприємством.

Мінімальний рівень знань, як зазначено нижче, не може бути нижчим за рівень 3 структури рівнів підготовки, встановленої в Додатку до Рішення Ради 85/368/ЄЕС ( <sup>10</sup> ), а саме – рівня знань, набутих під час курсу обов'язкової освіти, яка доповнюється або професійною підготовкою та додатковою технічною підготовкою, або середньою школою чи іншою технічною підготовкою.

### ***A. Цивільне право***

Заявник повинен, зокрема, щодо автомобільних перевезень вантажів і пасажирів:

1. знати основні види договорів, що застосовують на автомобільному транспорті, права та обов'язки, що з них випливають;
2. бути здатним укласти юридично легітимний транспортний договір, зокрема щодо умов перевезення;

щодо вантажних автомобільних перевезень:

3. вміти розглянути претензію свого довірителя щодо компенсації за втрату або пошкодження товару під час транспортування або за його несвоєчасну доставку, а також зрозуміти, як така претензія впливає на його договірну відповідальність;
4. знати правила та зобов'язання, що впливають з Конвенції CMR про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів;

щодо пасажирських автомобільних перевезень:

5. бути в змозі розглянути претензію свого довірителя щодо компенсації за травми пасажирів або пошкодження їхнього багажу, спричинені аварією під час транспортування, або щодо компенсації за затримки, і зрозуміти, як така претензія впливає на його договірну відповідальність.

### ***B. Господарське право***

Заявник повинен, зокрема, щодо автомобільних перевезень вантажів і пасажирів:

1. бути обізнаним з умовами та формальностями, встановленими для здійснення торгівлі, загальними зобов'язаннями транспортних операторів (реєстрація, ведення обліку тощо) та наслідками банкрутства;
2. володіти відповідними знаннями про різні форми комерційних компаній та правила, що регулюють їх створення та функціонування.

### ***C. Соціальне право***

Заявник повинен, зокрема, щодо автомобільних вантажних і пасажирських перевезень знати наступне:

1. роль і функції різних соціальних інституцій, пов'язаних з автомобільним транспортом (профспілки, ради підприємств, керівники профспілок, інспектори праці тощо);
2. зобов'язання роботодавця щодо соціального забезпечення;
- 3.



правила, що регулюють трудові договори для різних категорій працівників, найнятих на автотранспортних підприємствах (форма контрактів, зобов'язання сторін, умови праці та робочий день, оплачувана відпустка, винагорода, розірвання контракту тощо);

4.

правила, що застосовуються до часу водіння, періодів відпочинку та робочого часу, і, зокрема, положень Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, Регламенту (ЄС) № 561/2006, Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради ( <sup>11</sup> ) та Директиви 2006/22/ЄС, а також практичних заходів для застосування цих положень; і

5.

правила, застосовні до початкової кваліфікації та періодичної підготовки водіїв, і, зокрема, ті, що впливають з Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради ( <sup>12</sup> ).

#### ***D. Фіскальне право***

Заявник повинен, зокрема, щодо автомобільних перевезень вантажів і пасажирів бути ознайомлений з правилами, що регулюють:

1.

податок на додану вартість (ПДВ) на транспортні послуги;

2.

податок на транспортні засоби;

3.

податки на певні вантажні автотранспортні засоби та збори за проїзд і збори з користувачів інфраструктури;

4.

податок на прибуток.

#### ***E. Управління бізнесом і фінансами підприємства***

Заявник повинен, зокрема, щодо автомобільних вантажних і пасажирських перевезень:

1.

бути обізнаним із законами та практикою щодо використання чеків, переказних векселів, простих векселів, кредитних карток та інших засобів або способів оплати;

2.

бути знайомим з різними формами кредиту (банківський кредит, документарний акредитив, гарантійні депозити, іпотека, лізинг, оренда, факторинг тощо), а також зборами та зобов'язаннями, що впливають з цього;

3.

знати, що таке фінансовий баланс, як він складається та як його тлумачити;

4.

вміти читати та інтерпретувати звіт про прибутки та збитки;

5.

вміти оцінювати прибутковість і фінансовий стан підприємства, зокрема на основі фінансових показників;

6.

вміти складати бюджет підприємства;

7.

знати елементи витрат підприємства (постійні витрати, періодичні витрати, оборотний капітал, амортизація тощо) і вміти розраховувати витрати на транспортний засіб, на кілометр, на поїздку або на тонну;

8.

вміти скласти організаційну схему персоналу підприємства в цілому та організувати робочі плани тощо;

9.

знати принципи маркетингу, публічності та зв'язків з громадськістю, включаючи транспортні послуги, стимулювання збуту та ведення картотеки клієнтів тощо;

10.

бути знайомим з різними видами страхування, що стосуються автомобільного транспорту (відповідальність, страхування від нещасних випадків та страхування багажу), а також гарантії та зобов'язання, що впливають з цього;

11.  
знати застосування електронної передачі даних на автомобільному транспорті;  
щодо автомобільних перевезень:

12.  
вміти застосовувати правила, що регулюють виставлення рахунків за послуги автомобільного транспорту, і знати значення та наслідки міжнародних комерційних умов (**Інкотермс**);

13.  
бути знайомим з різними категоріями допоміжних транспортних засобів, їхньою роллю, функціями та, у відповідних випадках, їхнім статусом;  
щодо автомобільного пасажирського транспорту:

14.  
вміти застосовувати норми тарифів і ціноутворення в пасажирському транспорті загального користування та приватного транспорту;

15.  
вміти застосовувати правила виставлення рахунків за послуги автомобільного пасажирського транспорту.

### ***F. Доступ до ринку***

Заявник повинен, зокрема, щодо автомобільних вантажних і пасажирських перевезень знати наступне:

1.  
правила, що регулюють автомобільні перевезення за наймом або за винагороду, оренду комерційних транспортних засобів і субпідряд, і, зокрема, правила, що регулюють офіційну організацію занять, допуск до професії, дозволи на автомобільні перевезення в межах Спільноти та поза її межами, перевірки та штрафні санкції;

2.  
правила створення підприємства автомобільного транспорту;

3.  
документи, необхідні для надання послуг автомобільного транспорту, і запровадження процедур перевірки, щоб гарантувати, що затверджені документи, що стосуються кожної транспортної операції, і зокрема ті, що стосуються транспортного засобу, водія, товарів і багажу, зберігаються як у транспортному засобі, так і на території підприємства;

щодо вантажних автомобільних перевезень:

4.  
правила організації ринку послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом, а також правила обробки та логістики вантажів;

5.  
Правила перетину кордонів, роль і обсяг Т-документів і книжок МДП, а також зобов'язання та відповідальність, що впливають з їх використання;

щодо пасажирських автоперевезень:

6.  
правила організації ринку автомобільного пасажирського транспорту;

7.  
правила запровадження послуг пасажирських автоперевезень та складання планів перевезень (*маршрутів*).

### ***G. Технічні норми та технічні аспекти експлуатації***

Заявник повинен, зокрема, щодо вантажних і пасажирських автоперевезень:

1.

бути обізнаним з правилами щодо обмежень ваги та розмірів транспортних засобів у державах-членах та процедурами, яких слід дотримуватися у випадку понаднормативних навантажень, які є винятком із цих правил;

2.

вміти вибирати транспортні засоби та їх компоненти (шасі, двигун, систему трансмісії, гальмівну систему тощо) відповідно до потреб підприємства;

3.

бути обізнаним із формальностями, пов'язаними із затвердженням типу, реєстрацією та технічним оглядом цих транспортних засобів;

4.

розуміти, яких заходів необхідно вжити для зменшення шуму та боротьби із забрудненням повітря відпрацьованими газами автотранспорту;

5.

вміти складати плани періодичного технічного обслуговування транспортних засобів та їх обладнання;

щодо вантажних автомобільних перевезень:

6.

бути знайомим з різними типами вантажно-розвантажувальних і завантажувальних пристроїв (задні борти, контейнери, піддони тощо), а також вміти вводити процедури та видавати інструкції щодо завантаження та розвантаження вантажів (розподіл вантажу, укладання, кріплення, блокування тощо);

7.

бути знайомим з різними способами комбінованих перевезень типу контейнерних і контрейлерних;

8.

вміти впроваджувати процедури для дотримання правил перевезення небезпечних вантажів і відходів, зокрема тих, що впливають з Директиви 2008/68/ЄС ( <sup>13</sup> ) і Регламенту (ЄС) № 1013/2006 ( <sup>14</sup> );

9.

вміти впроваджувати процедури для дотримання правил перевезення швидкопсувних харчових продуктів, зокрема тих, що впливають з Угоди про міжнародне перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальне обладнання, яке використовують для таких перевезень (УПШ);

10.

вміти виконувати процедури для дотримання правил перевезення живих тварин.

## ***Н. Безпека дорожнього руху***

Заявник повинен, зокрема, щодо вантажних і пасажирських автомобільних перевезень:

1.

Знати вимоги до кваліфікації водіїв (водійські права, медичні довідки, довідки про придатність тощо);

2.

вміти вживати необхідних заходів для забезпечення дотримання водіями правил дорожнього руху, заборон та обмежень, що діють у різних державах-членах (обмеження швидкості, пріоритети, обмеження на очікування та паркування, використання вогнів, дорожніх знаків тощо);

3.

вміти складати для водіїв інструкції щодо перевірки дотримання ними вимог безпеки щодо стану транспортних засобів, їх обладнання та вантажу, щодо вжиття профілактичних заходів;

4.

вміти встановлювати процедури, яких слід дотримуватися у разі аварії, і впроваджувати відповідні процедури для запобігання повторенню аварій або тяжких порушень правил дорожнього руху;

5.

вміти впроваджувати процедури належного захисту товарів і знати відповідні методи;

щодо пасажирських автоперевезень:

6.  
мати елементарні знання про схему дорожньої мережі в державах-членах.

## **II. ПРОВЕДЕННЯ ІСПИТУ**

1.  
Держави-члени організують обов'язковий письмовий іспит, який вони можуть доповнити факультативним усним іспитом, щоб визначити, чи досягли заявники-оператори автомобільного транспорту необхідного рівня знань з предметів, перелічених у частині I, і, зокрема, їх здатність використовувати інструменти та методи, пов'язані з цим суб'єктів та виконувати відповідні виконавчі та координаційні обов'язки.

(a)  
Обов'язковий письмовий іспит складається з двох тестів, а саме:

(i)  
письмові запитання, що складаються або з питань із множинним вибором відповідей (кожне з чотирма варіантами відповідей), або запитань, що потребують прямих відповідей, або комбінації обох систем;

(ii)  
письмові вправи/кейси.  
Мінімальна тривалість кожного тесту становить дві години.

(б)  
Якщо організовано усний іспит, держави-члени можуть передбачити, що участь залежить від успішного складання письмового іспиту.

2.  
Якщо держави-члени запроваджують усний іспит, вони повинні передбачити, щоб за кожен із трьох тестів виставлялось мінімум 25 % та максимум 40 % від загальної кількості балів.

Якщо держави-члени організують лише письмовий іспит, вони повинні передбачити, щоб за кожен тест виставлялось мінімум 40 % та максимум 60 % від загальної кількості балів.

3.  
Що стосується всіх тестів, заявники повинні отримати в середньому принаймні 60% від загальної кількості можливих балів, досягнувши в будь-якому тесті не менше ніж 50% від загальної кількості можливих балів. Лише в одному тесті держава-член може знизити цю межу з 50 % до 40 %.

---

### *ДОДАТОК II*

#### **Елементи захисту свідоцтва професійної компетентності**

Свідоцтво повинне мати принаймні дві з таких функцій безпеки:

- голограма,
- спеціальні волокна в папері, які стають видимими під УФ-світлом,
- принаймні один рядок мікродруку (друк видимий лише за допомогою збільшувального скла і не відтворюється на фотокопіювальних машинах),
- тактильні знаки, символи або візерунки,
- подвійна нумерація: серійний номер і номер випуску,
- захисний фон з тонкими сітчастими візерунками «гільош» та райдужним друком.

---

### *ДОДАТОК III*

#### **Зразок свідоцтва професійної компетентності**

**ЄВРОПЕЙСЬКА СПІЛЬНОТА**

## ▼M1

(Бежевий колір палітри **Pantone stout fawn** 467 або максимально наближений до цього кольору целюлозний папір формату DIN A4 100 г/м<sup>2</sup> або більше.)

## ▼B

(Текст офіційною мовою (мовами) або однією з офіційних мов держави-члена, яка видає свідоцтво)

Розпізнавальний знак відповідної держави-члена <sup>(1)</sup>	Найменування уповноваженого органу або установи <sup>(2)</sup>
<p>► <b>M2</b> <sup>(1)</sup></p> <p>Розпізнавальними знаками держав-членів є: (B) Бельгія, (BG) Болгарія, (CZ) Чеська Республіка, (DK) Данія, (D) Німеччина, (EST) Естонія, (IRL) Ірландія, (GR) Греція, (E) Іспанія, (F) Франція, (HR) Хорватія, (I) Італія, (CY) Кіпр, (LV) Латвія, (LT) Литва, (L) Люксембург, (H) Угорщина, (M) Мальта, (NL) Нідерланди, (A) Австрія, (PL) Польща, (P) Португалія, (RO) Румунія, (SLO) Словенія, (SK) Словаччина, (FIN) Фінляндія, (S) Швеція, (UK) Велика Британія .</p> <p>◄</p> <p><sup>(2)</sup></p> <p>Орган або установа, призначена заздалегідь для цієї мети кожною державою-членом Європейської Спільноти для видачі цього свідоцтва.</p>	

## СВІДОЦТВО ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ В ВАНТАЖНИХ/ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕННЯХ <sup>(15)</sup>

№ ...

(Назва Органу, що видав свідоцтво) ...

цим підтверджує, що <sup>(16)</sup> ...

народився ... у ...

успішно склав іспити (рік: ...; сесія: ...) <sup>(17)</sup>, необхідні для видачі свідоцтва професійної компетентності в автомобільних вантажних/пасажирських перевезеннях <sup>(15)</sup> відповідно до Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що встановлює загальні правила щодо умов, яких необхідно дотримуватися для здійснення діяльності оператора автомобільного транспорту <sup>(18)</sup>.

Цей сертифікат є достатнім доказом професійної компетентності, зазначеної в статті 21 Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

Видано в ..., на ... <sup>(19)</sup>

ДОДАТОК IV

## ▼M3

## Найбільш тяжкі порушення для цілей статті 6(2)

### ▼B

1.  
(a)  
Перевищення максимального 6-денного або двотижневого часу водіння на 25 % або більше.

### ▼M3

(б)  
перевищення протягом щоденного робочого періоду максимального щоденного часу водіння на 50 % або більше.

2.  
Відсутність тахографа та/або обмежувача швидкості, наявність у транспортному засобі та/або використання шахрайського пристрою, здатного змінити записи реєструвального обладнання та/або обмежувача швидкості, або фальсифікація реєстраційних листів або даних, завантажених із тахографа та/або картки водія.

### ▼B

3.  
Водіння без дійсного сертифіката про придатність до експлуатації, якщо такий документ потрібен відповідно до законодавства Спільноти, та/або водіння з дуже тяжкими недоліками, зокрема, гальмівної системи, рульових тяг, коліс/шин, підвіски чи шасі, які можуть спричинити безпосередній ризик для безпеки дорожнього руху, що призводить до рішення заборонити рух такого транспортного засобу.

4.  
Перевезення небезпечних вантажів, які заборонено для перевезення, або перевезення таких вантажів у заборонених або несхвалених засобах утримання або без ідентифікації їх на транспортному засобі як небезпечних вантажів, таким чином загрожуючи життю або навколишньому середовищу настільки, що це призводить до рішення заборонити рух такого транспортного засобу.

5.  
Перевезення пасажирів або вантажів без наявності чинного водійського посвідчення або перевезення підприємством, яке не має чинної ліцензії Спільноти.

6.  
Водіння з картою водія, яка була підроблена, або з картою, власником якої є інший водій, або яка була отримана на підставі неправдивих декларацій та/або підроблених документів.

7.  
Перевезення вантажів, що перевищують максимально допустиму загальну масу на 20 % і більше для транспортних засобів, дозволена повна маса яких перевищує 12 тонн, і на 25 % і більше для транспортних засобів, дозволена повна маса яких не перевищує 12 тонн.

---

(<sup>1</sup>) ОВ L 222, 14.8.1978, с. 11.

(<sup>2</sup>) Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови імплементації Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014 та Директиви 2002/15/ЄС щодо соціального законодавства щодо діяльності автомобільного транспорту та припинення дії Директиви Ради 88/599/ЄЕС (ОВ L 102, 11.4.2006, С. 35).

(<sup>3</sup>) Регламент Комісії (ЄС) № 1213/2010 від 16 грудня 2010 року, що встановлює загальні вимоги щодо взаємозв'язку національних електронних реєстрів автотранспортних підприємств (ОВ L 335, 18.12.2010, С. 21).

- (<sup>4</sup>) Регламент (ЄС) № 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради від 25 жовтня 2012 року про адміністративну співпрацю через Інформаційну систему внутрішнього ринку та про скасування Рішення Комісії 2008/49/ЄС («Регламент ІМІ») (ОВ L 316, 14.11.2012, с. 1).
- (<sup>5</sup>) Регламент (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб щодо обробки їх персональних даних і про вільний рух таких даних, а також про скасування Директиви 95/ 46/ЄС (Загальний регламент захисту даних) (ОВ L 119, 4.5.2016, с. 1).
- (<sup>6</sup>) ОВ L 123, 12.5.2016, с. 1.
- (<sup>7</sup>) ОВ L 370, 31.12.1985, с. 8.
- (<sup>8</sup>) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за виконанням Комісією імплементаційних повноважень (ОВ L 55, 28.2). .2011, стор 13).
- (<sup>9</sup>) ОВ L 102, 11.4.2006, с. 1.
- (<sup>10</sup>) Рішення Ради 85/368/ЄЕС від 16 липня 1985 року про порівняння кваліфікацій професійної підготовки між державами-членами Європейського Співтовариства (ОВ L 199, 31.7.1985, С. 56).
- (<sup>11</sup>) Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які виконують діяльність у мобільному автомобільному транспорті (ОВ L 80, 23.3.2002, С. 35).
- (<sup>12</sup>) Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв певних дорожніх транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів (ОВ L 226, 10.9.2003, стор. 4).
- (<sup>13</sup>) Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів (ОВ L 260, 30.9.2008, С. 13).
- (<sup>14</sup>) Регламент (ЄС) № 1013/2006 Європейського Парламенту та Ради від 14 червня 2006 року про перевезення відходів (ОВ L 190, 12.7.2006, С. 1).
- (<sup>15</sup>) Вилучити необхідне.
- (<sup>16</sup>) Прізвище та ім'я; місце і дата народження.
- (<sup>17</sup>) Ідентифікація експертизи.
- (<sup>18</sup>) ОВ L 300, 14.11.2009, с. 51
- (<sup>19</sup>) Печатка та підпис уповноваженого органу або установи, що видає сертифікат.