

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

від 21 жовтня 2009 року

про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС

(Текст стосується ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,Беручи до уваги Договір про заснування Європейського
Співтовариства та, зокрема, частину 1 його статті 71,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського Економічно-
соціального комітету ⁽¹⁾,Беручи до уваги висновок Європейського наглядача з
питань захисту даних ⁽²⁾,

Після консультації з Комітетом регіонів,

Діючи відповідно до процедури, встановленої у статті 251
Договору ⁽³⁾,

Оскільки:

- (1) Завершення внутрішнього ринку автомобільних перевезень із чесними умовами конкуренції вимагає однакового застосування спільних правил допуску до діяльності оператора вантажних автоперевезень або оператора пасажирських автоперевезень (діяльність оператора автомобільних перевезень). Такі спільні правила сприятимуть досягненню вищого рівня професійної кваліфікації для операторів автомобільних перевезень, раціоналізації ринку та покращення якості обслуговування в інтересах операторів автомобільних перевезень, їх клієнтів та економії в сукупності разом із покращеннями безпеки дорожнього руху. Вони також сприятимуть раціональному використанню операторами автомобільних перевезень права на заснування підприємства.
- (2) Директива Ради 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 року про допуск до діяльності оператора вантажних автоперевезень та оператора пасажирських автоперевезень, а також про взаємне визнання дипломів, свідоцтв та інших доказів офіційних кваліфікацій, призначена сприяти праву цих операторів на свободу заснування підприємства у сфері національних та міжнародних транспортних операцій ⁽⁴⁾, встановлює мінімальні умови, які регулюють допуск до діяльності оператора автомобільних перевезень, а також взаємного

визнання документів, необхідних для цього. Проте, досвід, оцінка впливу та різноманітні дослідження показують непослідовне застосування Директиви державами-членами. Такі невідповідності мають декілька негативних наслідків, зокрема, порушення правил конкуренції та нестачу прозорості ринку і однакового контролю разом із ризиком того, що підприємства, які приймають на роботу особовий склад із низьким рівнем професійної кваліфікації, можуть недбало ставитись або менше дотримуватись правил безпеки дорожнього руху та громадської безпеки, що може зашкодити іміджеві сектору.

- (3) Ці наслідки є набагато більш збитковими через свою схильність порушувати безперервне функціонування внутрішнього ринку автомобільних перевезень, оскільки ринок перевезень міжнародних вантажів та певних внутрішніх перевезень є доступним для підприємств по всьому Співтовариству. Єдиною умовою, висунутою щодо таких підприємств, є наявність ліцензії Співтовариства, яку можна отримати, якщо вони виконали умови, які регулюють допуск до діяльності оператора автомобільних перевезень, встановлені в Регламенті (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень ⁽⁵⁾ та Регламенті (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень ⁽⁶⁾.
- (4) Таким чином необхідно модернізувати існуючі правила допуску до діяльності оператора автомобільних перевезень з метою забезпечити більш однорідне та раціональне застосування цих правил. Оскільки відповідність цим правилам є основною умовою, яка регулює доступ до ринку Співтовариства, а застосовними документами Співтовариства у цій сфері є Регламенти, тому Регламент був би найбільш доцільним документом для регулювання допуску до діяльності оператора автомобільних перевезень.
- (5) Державам-членам потрібно дозволити адаптувати умови, які потрібно виконувати для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень в найбільш віддалених регіонах, що зазначені в частині 2 статті 299 Договору, через особливі характеристики таких регіонів або через обмеження у них. Проте, підприємства, створені у таких регіонах, які відповідають умовам заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень лише в результаті такої адаптації, не повинні мати можливості отримати

⁽¹⁾ ОВ С 151, 17.6.2008, С. 16.

⁽²⁾ ОВ С 14, 19.1.2008, С. 1.

⁽³⁾ Висновок Європейського Парламенту від 21 травня 2008 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику), Спільна позиція Ради від 9 січня 2009 року (ОВ С 62 Е, 17.3.2009, С. 1), Позиція Європейського Парламенту від 23 квітня 2009 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 24 вересня 2009 року.

⁽⁴⁾ ОВ L 124, 23.5.1996, С. 1.

⁽⁵⁾ Див. сторінку 72 у цьому Офіційному віснику.

⁽⁶⁾ Див. сторінку 88 у цьому Офіційному віснику.

ліцензію Співтовариства. Адаптація умов для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень не

- повинна перешкоджати підприємствам, які могли бути допущеними до заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і відповідають загальним умовам, встановленим у цьому Регламенту, здійснювати транспортні операції в найбільш віддалених регіонах.
- (6) В інтересах чесної конкуренції спільні правила, що регулюють виконання діяльності оператора автомобільних перевезень, повинні застосовуватись якомога ширше для усіх підприємств. Проте, непотрібно включати до сфери застосування цього Регламенту підприємства, які здійснюють лише транспортні операції з дуже малим впливом на ринок перевезень.
- (7) Обов'язком держави-члена заснування підприємства, повинно бути підтвердження постійного виконання підприємством умов, що встановлені в цьому Регламенті, для того, щоб уповноважені органи влади цієї держави-члена могли за необхідності прийняти рішення щодо призупинення чи відкликання дозволів, які дозволяють підприємству працювати на ринку. Належне дотримання та надійний контроль умов, що регулюють допуск до діяльності оператора автомобільних перевезень, передбачають, що підприємства засновані дійсно та на постійній основі.
- (8) Фізичні особи з необхідною хорошою репутацією та професійною компетенцією повинні чітко визначатись і призначатись до уповноважених органів влади. Такі особи (менеджери перевезень) повинні проживати у державі-члені, а також раціонально та постійно керувати транспортною діяльністю автотранспортних підприємств. Таким чином необхідним є визначення умов, за якими особа вважається такою, що виконує раціональне та постійне управління транспортною діяльністю підприємства.
- (9) Хороша репутація менеджерів перевезень зумовлюється відсутністю в них звинувачення у тяжких кримінальних злочинах або відсутності санкцій, накладених, зокрема, за тяжкі порушення правил Співтовариства стосовно автомобільних перевезень. Звинувачення або санкція, накладені на менеджера перевезень або автотранспортне підприємство в одній чи більше державах-членах за найбільш тяжкі порушення правил Співтовариства повинні призводити до втрати хорошої репутації за умови, що уповноважений орган влади засвідчив, що належно виконана та задокументована процедура розслідування, яка надає важливі процесуальні права, була проведена до остаточного рішення, а також засвідчує дотримання відповідних прав на оскарження.
- (10) Необхідно, щоб автотранспортні підприємства мали мінімальне фінансове положення для забезпечення їх належного запуску та управління. Банківська гарантія або страхування професійної відповідальності можуть стати простим та економічним методом демонстрації фінансового положення підприємств.
- (11) Високий рівень професійної кваліфікації повинен підвищити соціально-економічну ефективність сектору автомобільних перевезень. Таким чином необхідно, щоб кандидати на посаду менеджера перевезень володіли глибокими професійними знаннями. Для гарантії більшої однорідності іспитів та для сприяння вищої якості підготовки необхідно забезпечити, щоб держави-члени могли надавати центрам з іспитів та підготовки дозволу відповідно до критеріїв, які вони повинні визначити. Менеджери перевезень повинні володіти необхідними знаннями для управління як національними так і міжнародними транспортними операціями. Список предметів, з яких потрібно мати знання для отримання свідоцтва професійної компетенції, а також процедури організації іспитів можуть змінюватися в ході технічного прогресу, тому потрібно передбачити положення про їх оновлення. Потрібно, щоб держави-члени мали можливість звільняти від іспитів осіб, які можуть надати доказ безперервного стажу управління транспортною діяльністю.
- (12) Добросовісна конкуренція та автомобільні перевезення, які повністю відповідають правилам, вимагають однакового рівня контролю з боку держав-членів. Національні органи влади, що відповідають за контроль підприємств та чинність їх дозволів, відіграють вирішальну роль у цьому питанні, тому необхідно, щоб вони вживали прийнятних заходів, якщо належить, зокрема, у найтяжчих випадках шляхом призупинення або відкликання дозволів чи оголошення непридатними менеджерів перевезень, які повторно нехтують або діють недобросовісно. Цьому потрібно запобігати шляхом належного розгляду заходу стосовно принципу пропорційності. Проте, підприємство повинно бути попередженим заздалегідь і повинно мати обґрунтовану кількість часу для виправлення ситуації до накладення таких санкцій.
- (13) Краще організована адміністративна співпраця між державами-членами могло б покращити ефективність контролю підприємств, які здійснюють діяльність у декількох державах-членах, та скоротити адміністративні витрати у майбутньому. Електронні реєстри підприємств, з'єднані по всьому Співтоваристві, які відповідають правилам Співтовариства щодо захисту особистих даних, можуть посприяти такій співпраці та скоротити витрати на перевірки як для підприємств, так і для адміністрацій. Національні реєстри вже існують у декількох державах-членах. Також була створена інфраструктура з метою сприяння взаємозв'язку між державами-членами. Таким чином більш систематичне використання електронних реєстрів може значно посприяти скороченню адміністративних витрат на перевірки та покращити їх ефективність.
- (14) Деякі дані, що містяться в національних електронних реєстрах щодо порушень та санкцій, є особистими. Таким чином для забезпечення відповідності Директиві 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист осіб щодо обробки особистих даних та про вільний рух таких даних ⁽¹⁾ держави-члени повинні вживати необхідних

(1) ОВ L 281, 23.11.1995, С. 31.

- заходів, зокрема, стосовно контролю обробки особистих даних органами державної влади, права суб'єктів щодо надання інформації, їх праву на доступ та праву на заперечення. Для цілей цього Регламенту може виявитись необхідним зберігання таких даних протягом принаймні двох років з метою забезпечити, щоб дискваліфіковані підприємства не створювалися в інших державах-членах.
- (15) Для підвищення прозорості та щоб дозволити клієнтам транспортного підприємства перевірити, чи має підприємство відповідний дозвіл, певні дані, що містяться в національному електронному реєстрі, потрібно зробити загальнодоступними, виходячи з виконання відповідних положень про захист даних.
- (16) Важливо поступово зв'язати між собою національні електронні реєстри для уможливлення швидкого та ефективного обміну інформацією між державами-членами і для гарантії того, що оператори автомобільних перевезень не матимуть спокуси вчинити або потрапити під ризик вчинення тяжких порушень у державах-членах, які не є державами-членами заснування підприємства. Такий взаємозв'язок зумовлює спільне визначення точного формату даних, яким потрібно обмінюватись, а також технічні процедури обміну такими даними.
- (17) Для забезпечення ефективного обміну інформацією між державами-членами потрібно створити національні контактні пункти та визначити певні спільні процедури, що стосуються, як мінімум, граничних строків і характеру інформації, яку потрібно передати.
- (18) Для сприяння свободі заснування підприємства пред'явлення відповідних документів, виданих уповноваженим органом влади держави-члена, у якій проживав менеджер перевезень, повинне вважатися достатнім доказом хорошої репутації для допуску до діяльності оператора автомобільних перевезень у державі-члені заснування підприємства, за умови, що зацікавлені особи не були оголошені непридатними для заняття цією діяльністю в інших державах-членах.
- (19) Для сприяння свободі заснування підприємства єдиний зразок сертифіката, виданого згідно з цим Регламентом, повинен розглядатися державою заснування підприємства як достатній доказ професійної компетенції.
- (20) Необхідним є ретельніший контроль застосування цього Регламенту на рівні Співтовариства. Це передбачає передавання Комісії регулярних звітів, складених на основі національних реєстрів, щодо хорошої репутації, фінансового положення та професійної компетенції підприємств сектору автомобільних перевезень.
- (21) Держави-члени повинні передбачити санкції, застосовні до порушень цього Регламенту. Такі санкції повинні бути ефективними, пропорційними та переконливими.
- (22) Оскільки мета цього Регламенту, а саме – модернізація правил, що регулюють допуск до діяльності оператора автомобільних перевезень з метою забезпечити, щоб ці правила застосовуються більш однорідно та раціонально у державах-членах, не може бути у достатній мірі досягнута державами-членами і, таким чином, через свій масштаб і вплив дії, може бути краще досягнута на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати заходи згідно з принципом субсидіарності, як встановлено в статті 5 Договору. Згідно з принципом пропорційності, встановленим у тій статті, цей Регламент не виходить за межі необхідного для досягнення цієї мети.
- (23) Заходи, необхідні для імплементації цього Регламенту, повинні ухвалюватися згідно з Рішенням Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про встановлення процедур здійснення повноважень з виконання, наданих Комісії ⁽¹⁾.
- (24) Зокрема, Комісія повинна мати повноваження складати список категорій, типів та ступенів тяжкості порушень, які призводять до втрати хорошої репутації операторів автомобільних перевезень, з метою адаптувати до технічного прогресу Додатки I, II та III цього Регламенту стосовно знань, які потрібно враховувати для визнання державами-членами професійної компетенції та зразка сертифіката професійної компетенції, а також складати список порушень, які, окрім наведених у Додатку IV цього Регламенту, можуть призвести до втрати хорошої репутації. Оскільки такі заходи належать до загальної сфери застосування та призначені вносити зміни до несуттєвих елементів цього Регламенту, *inter alia*, доповнюючи його новими несуттєвими елементами, вони повинні ухвалюватися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, передбаченої в статті 5а Рішення 1999/468/ЄС.
- (25) Дію Директиви 96/26/ЄС потрібно припинити,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Предмет і сфера застосування

1. Цей Регламент регулює здійснення діяльності оператора автомобільних перевезень і допуск до неї.
2. Цей Регламент повинен застосовуватись на всіх підприємствах, що створені у Співтоваристві, які залучені до діяльності оператора автомобільних перевезень. Він також повинен застосовуватись до підприємств, які мають намір брати участь у діяльності оператора автомобільних перевезень. Посилання на підприємства, залучені до діяльності оператора автомобільних перевезень, повинні, як належить, вважатись такими, що включають посилання на підприємства, що мають намір брати участь у цій діяльності.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999, С. 23.

3. Стосовно регіонів, зазначених у частині 2 статті 299 Договору, зацікавлені держави-члени можуть адаптувати умови, які потрібно виконувати, з метою заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, виходячи з того, що операції повністю виконуються у цих регіонах підприємствами, які в них створені.

4. Шляхом відступу від частини 2 цей Регламент не повинен, окрім випадків, коли інше не передбачене національним законодавством, застосовуватись до:

- (a) підприємств, які займаються автоперевезеннями лише з використанням моторних транспортних засобів або групи моторних транспортних засобів, маса з вантажем яких не перевищує 3,5 тонн. Проте, держави-члени можуть знижувати це обмеження для усіх чи деяких категорій операцій автомобільних перевезень;
- (b) підприємств, залучених до обслуговування пасажирських автоперевезень виключно для неприбуткових цілей або основним заняттям яких є інша діяльність окрім діяльності оператора пасажирських автоперевезень;
- (c) підприємств, залучених до діяльності оператора автомобільних перевезень лише з використанням автомобілів з максимально дозволеною швидкістю, яка не перевищує 40 км/год.

5. Держави-члени можуть звільнити від застосування усіх або частини положень цього Регламенту лише тих операторів автомобільних перевезень, які залучені виключно до національних транспортних операцій і мають невеликий вплив на транспортний ринок через:

- (a) характер вантажів, які перевозяться; або
- (b) відповідні короткі відстані перевезень.

Стаття 2

Визначення

Для цілей цього Регламенту:

1. «діяльність оператора вантажних автоперевезень» означає діяльність будь-якого підприємства, яке перевозить вантажі за наймом або за винагороду з використанням автомашин або комбінацій транспортних засобів;
2. «діяльність оператора пасажирських автоперевезень» означає діяльність будь-якого підприємства, яке, з використанням автомашин, збудованих та обладнаних таким чином щоб бути придатними до перевезення більш ніж дев'яти осіб, включаючи водія, і призначених для цього, здійснює послуги з пасажирських перевезень для громадськості або особливих категорій користувачів в обмін на оплату особою, яка перевозиться, або організатором перевезення;
3. «діяльність оператора автомобільних перевезень» означає діяльність оператора пасажирських автоперевезень або діяльність оператора вантажних автоперевезень;
4. «підприємство» означає будь-яку фізичну особу, будь-яку юридичну особу, незалежно від того, чи є вона прибутковою, чи ні, будь-яку асоціацію або групу осіб без статусу юридичної особи, незалежно

від того, чи є вона прибутковою, чи ні, або будь-яку офіційну установу, незалежно від наявності власного статусу юридичної особи або залежності від органу влади, який має такий статус, яка залучена до перевезення пасажирів, або будь-яку фізичну або юридичну особу, залучену до перевезення вантажу з комерційною метою;

5. «менеджер перевезень» означає фізичну особу, прийняту на роботу підприємством, або, коли це підприємство є фізичною особою – цю особу, або, коли це передбачено, іншу фізичну особу, призначену таким підприємством за договором, яка раціонально та постійно керує транспортною діяльністю такого підприємства;
6. «дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень» означає адміністративне рішення, яке дозволяє підприємству, яке відповідає умовам, встановленим у цьому Регламенті, займатися діяльністю оператора автомобільних перевезень;
7. «уповноважений орган влади» означає національний, регіональний або місцевий орган влади держави-члена, який, з метою надання дозволу на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, перевіряє відповідність підприємства умовам, встановленим у цьому Регламенті, а також який наділений повноваженнями з надання, призупинення або відкликання дозволу на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень;
8. «держава-член заснування підприємства» означає державу-члена, у якій засноване підприємство, незалежно від того, чи походить його менеджер перевезень з іншої країни.

Стаття 3

Вимоги до заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень

1. Підприємства, залучені до діяльності оператора автомобільних перевезень, повинні мати:
 - (a) місце, де його було засновано дійсно та на постійній основі у державі-члені;
 - (b) хорошу репутацію;
 - (c) відповідне фінансове положення;
 - (d) необхідну професійну компетенцію.
2. Держави-члени можуть приймати рішення щодо застосування додаткових вимог, які повинні бути пропорційними та недискримінаційними, для виконання підприємствами з метою заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень.

Стаття 4

Менеджер перевезень

1. Підприємство, залучене до діяльності оператора автомобільних перевезень, повинно призначити принаймні одну фізичну особу, менеджера перевезень, яка відповідає вимогам, встановленим у пунктах (b) і (d) частини 1 статті 3, а також:
 - (a) раціонально та постійно керує діяльністю підприємства з перевезень;

(b) має дійсні зв'язки з підприємством, як-то статус його працівника, директора, власника, акціонера або керівника, або, якщо підприємство є фізичною особою – цією особою; та

(c) проживає у Співтоваристві.

2. Якщо підприємство не відповідає вимозі щодо професійної компетенції, встановленій у пункті (d) частини 1 статті 3, уповноважений орган влади може надати йому дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень без менеджера перевезень, призначеного відповідно до частини 1 цієї статті, за умови, що:

(a) підприємство призначить фізичну особу, що проживає у Співтоваристві, яка відповідає вимогам, встановленим у пунктах (b) і (d) частини 1 статті 3, та за договором має право на виконання обов'язків у якості менеджера перевезень від імені підприємства;

(b) договір, що пов'язує підприємство з особою, зазначеною в підпункті (a), визначає завдання, які ця особа повинна виконувати раціонально та постійно, а також вказує його/її обов'язки як менеджера перевезень. Завдання, які потрібно вказати, повинні включати, зокрема, завдання, що стосуються управління технічним обслуговуванням транспортного засобу, перевірки договорів та документів на перевезення, основ бухгалтерського обліку, призначення вантажів або послуг до водіїв і транспортних засобів, а також перевірку процедур безпеки;

(c) у своїй компетенції менеджера перевезень особа, зазначена в підпункті (a), може керувати діяльністю до чотирьох підприємств включно, які виконують перевезення із максимальним загальним парком у розмірі 50 транспортних засобів. Держави-члени можуть прийняти рішення щодо зниження кількості підприємств та/або розміру загального парку транспортних засобів, яким може керувати особа; а також

(d) особа, зазначена у підпункті (a), виконує вказані завдання виключно в інтересах підприємства, а його/її обов'язки виконуються незалежно від будь-яких підприємств, для яких підприємство здійснює операції з перевезення.

3. Держави-члени можуть приймати рішення про те, що менеджер перевезень, призначений згідно з частиною 1, не може додатково призначатися згідно з частиною 2 або може призначатися таким чином лише відносно обмеженої кількості підприємств або парку транспортних засобів, меншого за вказаний у пункті (c) частини 2.

4. Підприємства повинні нотифікувати уповноважений орган влади про призначення менеджера або менеджерів перевезень.

ГЛАВА II

УМОВИ, ЯКІ ПОВИННІ ВИКОНУВАТИСЯ ДЛЯ ВІДПОВІДНОСТІ ВИМОГАМ, ВСТАНОВЛЕНИМ У СТАТТІ 3

Стаття 5

Умови стосовно вимоги щодо заснування підприємства

Для відповідності вимозі, встановленій у пункті (a) частини 1 статті 3, підприємство у відповідній державі-члені повинне:

(a) мати місце заснування, що знаходиться у тій державі-члені, зі службовими приміщеннями, у яких воно зберігає основні бізнес-документи, зокрема, бухгалтерську документацію, документацію управління кадрами, документи, що містять дані стосовно часу, проведеного у поїздках та періодів відпочинку, а також будь-які інші документи, до яких уповноважений орган влади повинен мати доступ з метою перевірки відповідності умовам. Встановленим у цьому Регламенті. Держави-члени можуть вимагати, щоб місця заснування підприємств на їх території також в будь-який час мали у своїх службових приміщеннях інші документи;

(b) при наданні дозволу мати у своєму розпорядженні один чи більше транспортних засобів, які зареєстровані або іншим чином введені в обіг згідно із законодавством цієї держави-члена, незалежно від того, чи перебувають ці засоби у власності повністю або, наприклад, утримуються згідно з договором купівлі в кредит або за договором найму чи оренди;

(c) проводити ефективно та постійно з необхідними адміністративними засобами свої операції щодо транспортних засобів, які згадані в підпункті (b), та з відповідним технічним обладнанням і засобами в центрі діяльності, який знаходиться у тій державі-члені.

Стаття 6

Умови стосовно вимоги щодо доброї репутації

1. Згідно з частиною 2 цієї статті держави-члени визначають умови, які повинні виконуватися підприємствами і менеджерами перевезень для відповідності вимозі щодо доброї репутації, встановленій у пункті (b) частини 1 статті 3.

При визначенні відповідності підприємства вимоги держави-члени повинні розглядати поведінку підприємства, його менеджерів перевезень та будь-якої іншої пов'язаної особи, як це може визначити держава-член. Будь-яке посилення у цій статті на звинувачення, санкції або порушення повинні включати звинувачення, санкції або порушення самого підприємства, його менеджерів перевезень та будь-якої іншої пов'язаної особи, як це може визначити держава-член.

Умови, зазначені у першому пункті, повинні включати щонайменше наступне:

- (a) відсутність вимушених причин для сумнівів у хорошій репутації менеджера перевезень або транспортного підприємства, як-то звинувачень або санкцій за будь-які тяжкі порушення національних правил, що діють у сферах:
 - (i) комерційного права;
 - (ii) законодавства про неплатоспроможність;
 - (iii) умов оплати і працевлаштування у професії;
 - (iv) дорожнього руху;
 - (v) професійної відповідальності;
 - (vi) переміщення осіб і наркотиків; а також
- (b) менеджер перевезень або транспортне підприємство не мали звинувачень в одній чи більше державах-членах щодо тяжких кримінальних злочинів або не мали накладених санкцій за тяжкі порушення правил Співтовариства, що, зокрема, стосуються:
 - (i) часу, проведеного у поїздках та періодів відпочинку водіїв, робочого часу та монтажу і використання записуючого обладнання;
 - (ii) максимальної ваги та габаритів комерційних транспортних засобів, що використовуються у міжнародному трафіку;
 - (iii) початкової кваліфікації та постійної підготовки водіїв;
 - (iv) придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів на дорозі, включаючи обов'язкову технічну перевірку автомобілів;
 - (v) доступу до ринку міжнародних вантажних автоперевезень або, як належить, доступу до ринку пасажирських автоперевезень;
 - (vi) безпеки автоперевезень небезпечних вантажів;
 - (vii) монтажу і використання обмежувачів швидкості на певних категоріях транспортних засобів;
 - (viii) водійських прав;
 - (ix) допуску до діяльності;
 - (x) транспортування тварин.

2. Для цілей підпункту (b) третього пункту частини 1:

- (a) коли менеджер перевезень або транспортне підприємство в одній чи більше державах-членах були звинувачені у тяжкому кримінальному злочині або на них була накладена санкція за одне з найбільш тяжких порушень правил Співтовариства, як встановлено у Додатку IV,

уповноважений орган влади держави-члена заснування підприємства проводить відповідним чином та своєчасно належно здійснену адміністративну процедуру, яка включає, якщо належить, перевірку службових приміщень відповідного підприємства.

Ця процедура повинна визначити, чи буде, через особливі обставини, втрата хорошої репутації непропорційною реакцією в цьому окремому випадку. Будь-який висновок повинен бути належно обґрунтований та вмотивований.

Якщо уповноважений орган влади вважає, що втрата хорошої репутації буде непропорційною реакцією, він може прийняти рішення про непорушності хорошої репутації. У такому випадку причини повинні бути записані в національному реєстрі. Кількість таких рішень потрібно вказувати у звіті, зазначеному в частині 1 статті 26.

У випадку, якщо уповноважений орган влади не вважає, що втрата хорошої репутації буде непропорційною реакцією, звинувачення або санкція призводять до втрати хорошої репутації;

- (b) Комісія складає список категорій, типів та ступенів тяжкості порушень правил Співтовариства, які, окрім тих, що наведені у Додатку IV, можуть призвести до втрати хорошої репутації. При встановленні пріоритетів для перевірок, що зазначені в частині 1 статті 12, держави-члени враховують інформацію про такі порушення, включаючи інформацію, отриману від інших держав-членів.

Заходи, призначені вносити зміни до несуттєвих елементів цього Регламенту, доповнюючи його, та які стосуються цього списку, повинні ухвалюватися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 3 статті 25.

З цієї метою Комісія повинна:

- (i) встановити категорії і типи найбільш частих порушень;
- (ii) визначити ступінь тяжкості порушень відповідно до їх потенціалу створення ризику виникнення смертельних випадків або тяжких тілесних ушкоджень; а також
- (iii) передбачити частотність виникнення, поза якою повторні порушення будуть вважатися більш тяжкими, беручи до уваги кількість водіїв, що беруть участь у транспортній діяльності, якою керує менеджер перевезень.

3. Вимога, встановлена в пункті (b) частини 1 статті 3, не повинна виконуватися, доки згідно з відповідними положеннями національного законодавства не буде застосована процедура реабілітації чи будь-який інший захід з такими ж наслідками.

*Стаття 7***Умови, які стосуються вимоги щодо фінансового положення**

1. Для відповідності вимозі, встановленій у підпункті (с) частини 1 статті 3, підприємство повинно завжди мати здатність виконувати свої фінансові зобов'язання протягом фінансового року. З цією метою підприємство демонструє, на основі щорічних звітів, засвідчених аудитором або відповідно акредитованою особою, що кожного року воно має у своєму розпорядженні капітал і резерви на загальну суму щонайменше 9000 євро у випадку використання одного транспортного засобу та 5000 євро за використання кожного додаткового транспортного засобу.

Для цілей цього Регламенту вартість євро у грошових одиницях держав-членів, які не є учасниками третього ступеню економічного та грошового союзу, повинна фіксуватися кожного року. Курси, які потрібно застосовувати, мають дорівнювати отриманим у перший робочий день жовтня, а також повинні опублікуватися в *Офіційному віснику Європейського Союзу*. Вони вступають в дію з 1 січня наступного календарного року.

Статті обліку, зазначені в першому пункті, потрібно розуміти як ті, що визначені в Четвертій Директиві Ради 78/660/ЄЕС від 25 липня, засновуючись на пункті (g) частини 3 статті 54 Договору про річну звітність певних типів компаній⁽¹⁾.

2. Шляхом відступу від частини 1 уповноважений орган влади може погодитись або вимагати, щоб підприємство продемонструвало своє фінансове положення за допомогою такого сертифіката, як банківська гарантія або страхування, включаючи страхування професійної відповідальності від одного чи більше банків або інших фінансових установ, включно зі страховими компаніями, які надають солідарну та індивідуальну гарантію для підприємства відносно сум, вказаних у першому пункті частини 1.

3. Річна звітність, зазначена в частині 1, а також гарантія, зазначена в частині 2, які повинні перевірятися, повинні надаватися економічним суб'єктом, заснованим у державі-члені, в якій була подана заява на отримання дозволу, та не повинні надаватися будь-яким іншим суб'єктом, заснованим в будь-якій іншій державі-члені.

*Стаття 8***Умови стосовно вимоги щодо професійної компетенції**

1. Для відповідності вимозі, встановленій у пункті (d) частини 1 статті 3, зацікавлена особа чи особи повинні володіти знаннями, що відповідають рівневі, передбаченому в Частині I Додатка I з предметів, що перелічені в ньому. Ці знання демонструються шляхом обов'язкового письмового іспиту, який, коли так вирішить держава-член, може бути доповнений усним іспитом. Такі іспити організуються відповідно до Частини II Додатка I. З цією метою держави-члени можуть прийняти рішення про обов'язкову підготовку перед іспитом.

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

«Постійне проживання» означає місце постійного проживання особи, яке становить принаймні 185 днів у кожному календарному році, на підставі особистих зв'язків, які показують тісні зв'язки між цією особою та місцем її проживання.

Проте, місцем постійного проживання особи, чий робочі зв'язки знаходяться в іншому місці, яке не є місцем її особистих зв'язків, та яка внаслідок цього проживає по чергово в різних місцях, що знаходяться у двох чи більше державах-членах, вважається місце її особистих зв'язків за умови, що ця особа періодично повертається туди. Ця остання умова не висувається, коли особа проживає у державі-члені з метою виконання завдання визначеної тривалості. Відвідування університету або школи не означає зміни місця постійного проживання.

3. Лише органи влади або установи, які мають відповідний дозвіл держави-члена, згідно з критеріями, які вона визначила, можуть організувати і засвідчувати письмові чи усні іспити, зазначені в частині 1. Держави-члени регулярно перевіряють відповідність Додатку I умов, за якими ці органи влади або установи організують іспити.

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

5. Держави-члени можуть підтримувати періодичну підготовку з предметів, які зазначені в Додатку I, через кожні 10 років для забезпечення ознайомлення менеджерів перевезень із розробками в секторі.

6. Держави-члени можуть вимагати, щоб особи, які мають сертифікат професійної компетенції, але які не керували підприємством з вантажних автоперевезень або пасажирських автоперевезень протягом принаймні п'яти років, пройшли перепідготовку з метою оновлення своїх знань про поточні розробки в законодавстві, зазначеному в частині I Додатка I.

7. Держави-член може звільнити власників певних кваліфікацій вищої освіти або кваліфікацій технічної освіти, які видані в цій державі-члені, призначені спеціально для цієї мети та які зумовлюють знання усіх предметів, що наведені в Додатку I, від іспиту з предметів, які охоплюються цими кваліфікаціями. Звільнення застосовується лише до тих секцій Частини I Додатка I, для яких кваліфікація охоплює усі предмети, наведені під заголовком кожної секції.

Держави-член може звільнити від певних частин іспиту власників сертифікатів професійної компетенції, чинних для національних транспортних операцій у цій державі-члені.

(1) ОВ L 222, 14.8.1978, С. 11.

8. Сертифікат, виданий органом влади чи установою, зазначеною в частині 3, пред'являється як доказ професійної компетенції. Цей сертифікат не повинен передаватися іншій особі. Він повинен складатися відповідно до ступенів захисту і зразка сертифіката, встановленого у Додатках II та III, а також повинен мати печатку органу влади, який має відповідний дозвіл, або установи, яка його видала.

9. Комісія адаптує Додатки I, II та III до технічного прогресу. Ці заходи, призначені вносити зміни до несуттєвих елементів цього Регламенту, повинні ухвалюватися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 3 статті 25.

10. Комісія заохочує і сприяє обміну досвідом та інформацією між державами-членами, або через будь-яку установу, яку вона може призначити, стосовно підготовки, іспитів та дозволів.

Стаття 9

Звільнення від іспитів

Держави-члени можуть приймати рішення про звільнення від іспитів, зазначених у частині 1 статті 8, осіб, які надають докази того, що вони постійно керували підприємством з вантажних автоперевезень або підприємством з пасажирських автоперевезень в одній чи більше держав-членів протягом десяти років до 4 грудня 2009 року.

ГЛАВА III

ДОЗВОЛИ І КОНТРОЛЬ

Стаття 10

Уповноважені органи влади

1. Для забезпечення правильної імплементації цього Регламенту кожна держава-член призначає один чи більше уповноважених органів влади. Ці уповноважені органи влади мають повноваження щодо:

- (a) перевірки заяв підприємств;
- (b) надання дозволів на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, а також на призупинення чи відкликання таких дозволів;
- (c) оголошення особи непридатною до управління транспортною діяльністю підприємства у якості менеджера перевезень;
- (d) проведення необхідних перевірок для контролю відповідності підприємства вимогам, встановленим у статті 3.

2. Уповноважені органи влади опубліковують усі умови, встановлені згідно з цим Регламентом, будь-які інші національні положення, процедури, які повинні виконувати зацікавлені кандидати, а також відповідні пояснення.

Стаття 11

Іспит і реєстрація кандидатів

1. Транспортне підприємство, яке відповідає вимогам, зазначеним у статті 3, після подання заяви отримує дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень. Уповноважений орган влади засвідчує, що підприємство, яке подало заяву, відповідає вимогам, встановленим у зазначеній статті.

2. Уповноважений орган влади вносить до національного електронного реєстру, зазначеного в статті 16, дані про підприємства, яким він надав дозволи та які зазначені у підпунктах з (a) по (d) першого пункту частини 2 статті 16.

3. Граничний строк для перевірки уповноваженим органом влади заяви про надання дозволу, повинен бути якомога коротшим та не перевищувати 3 місяці з дати отримання уповноваженим органом влади усіх документів, необхідних для оцінки заяви. В належно обґрунтованих випадках уповноважений орган влади може подовжити цей строк додатково на один місяць.

4. До 31 грудня 2012 року уповноважений орган влади, у випадку сумнівів під час оцінки хорошої репутації підприємства, перевіряє, чи не були на момент подачі заяви певний менеджер або менеджери перевезень оголошені в одній з держав-членів непридатними до керування транспортною діяльністю підприємства згідно зі статтею 14.

З 1 січня 2013 року під час оцінки хорошої репутації підприємства уповноважений орган влади шляхом оцінки даних, зазначених у підпункті (f) першого пункту частини 2 статті 16, за допомогою прямого захищеного доступу до відповідної частини національних реєстрів або за допомогою запиту перевіряє, чи не були на момент подачі заяви певний менеджер або менеджери перевезень оголошені в одній з держав-членів непридатними до керування транспортною діяльністю підприємства згідно зі статтею 14.

Заходи, призначені вносити зміни до несуттєвих елементів цього регламенту, та які стосуються відстрочки максимум на 3 роки дат, зазначених у цій частині, повинні ухвалюватися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 3 статті 25.

5. Підприємства, які мають дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, повинні протягом 28-денного періоду або менше, як визначено державою-членом заснування підприємства, нотифікувати уповноважений орган влади, який надав дозвіл, про будь-які зміни в даних, зазначених у частині 2.2

Стаття 12

Перевірки

1. Уповноважені органи влади контролюють, чи продовжують підприємства, яким вони надали дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільного транспорту, відповідати вимогам, встановленим у статті 3. З цією метою держави-члени проводять перевірки, націлені на підприємства, класифіковані як такі, що створюють підвищений ризик. Для цього держави-члени розширюють систему класифікації ризику, створену ними згідно зі статтею 9 Директиви 2006/22/ЄС Європейського

Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови для імплементації Регламентів Ради (ЄС) № 3820/85 та (ЄС) № 3821/85 стосовно соціального законодавства щодо діяльності з автомобільних перевезень ⁽¹⁾ з метою охопити всі порушення, вказані в статті 6 цього Регламенту.

2. До 31 грудня 2014 року держави-члени принаймні кожні 5 років проводять перевірки з метою контролю відповідності підприємств вимогам, встановленим у статті 3.

Заходи, призначені вносити зміни до несуттєвих елементів цього регламенту, та які стосуються відстрочки дати, зазначеної в першому пункті, повинні ухвалюватись відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 3 статті 25.

3. У будь-яких належно вмотивованих випадках, коли цього вимагає Комісія, держави-члени проводять індивідуальні перевірки з метою контролю виконання підприємством умов, які регулюють допуск до діяльності оператора 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

Процедура призупинення та відкликання дозволів

1. Коли уповноважений орган влади виявляє, що підприємству загрожує ризик невиконання вимог, встановлених у статті 3, він інформує підприємство про це. Коли уповноважений орган влади виявляє, що одна чи більше таких вимог уже не виконуються, він може встановити один з наступних граничних строків для підприємства з метою виправлення ситуації:

- (a) граничний строк, який не перевищує 6 місяців, і який можна подовжити на 3 місяці у випадку смерті чи фізичної недієздатності менеджера перевезень, для прийому на роботу іншого менеджера перевезень, якщо він більше не відповідає вимозі щодо хорошої репутації чи професійної компетенції;
- (b) граничний строк, який не перевищує 6 місяців, коли підприємство повинне виправити ситуацію шляхом доведення того, що воно має діюче та постійне місце заснування;
- (c) граничний строк, який не перевищує 6 місяців, у випадку невиконання вимоги щодо фінансового положення, з метою продемонструвати, що вимога знову буде виконуватись постійно.

2. Уповноважений орган влади може вимагати, щоб підприємство, чий дозвіл був призупинений чи відкликаний, гарантувало, що його менеджери перевезень склали іспити, зазначені в частині 1 статті 8, до вжиття будь-якого відновлювального заходу.

3. Якщо уповноважений орган влади встановить, що підприємство вже не виконує одну чи більше вимог, встановлених у статті 3, він призупиняє або відкликає дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень протягом граничного строку, встановленого в частині 1 цієї статті.

⁽¹⁾ ОВ L 102, 11.4.2006, С. 35.

Стаття 14

Оголошення непридатності менеджера перевезень

1. коли менеджер перевезень втрачає хорошу репутацію відповідно до статті 6, уповноважений орган влади оголошує такого менеджера перевезень непридатним до управління діяльністю з перевезень підприємства.

2. Окрім випадків, коли, а також доки не буде вжитий відновлювальний захід згідно з відповідними положеннями національного законодавства, сертифікат оголошеного непридатним менеджера перевезень, зазначений у частині 8 статті 8, більше не є чинним у жодній з держав-членів.

Стаття 15

Рішення уповноважених органів влади та апеляції

1. Негативні рішення, прийняті уповноваженими органами влади держав-членів згідно з цим Регламентом, включаючи відхилення заяви, призупинення або відкликання існуючого дозволу, а також оголошення про непридатність менеджера перевезень, повинні вказувати причини, за якими їх було прийнято.

Такі рішення повинні враховувати наявну інформацію про порушення, вчинені підприємством або менеджером перевезень, що призводять до зниження хорошої репутації підприємства, а також будь-яку інформацію в розпорядженні уповноваженого органу влади. Вони повинні вказувати відновлювальні заходи, застосовні у випадку призупинення дозволу або оголошення про непридатність.

2. Держави-члени повинні вживати заходів для гарантії того, що підприємства чи відповідні особи мають можливість подавати апеляцію щодо рішень, які зазначені в частині 1, принаймні до однієї незалежної та незацікавленої установи чи суду.

ГЛАВА IV

СПРОЩЕННЯ ТА АДМІНІСТРАТИВНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО

Стаття 16

Національні електронні реєстри

1. Для цілей імплементації цього Регламенту, а також, зокрема, його статей з 11 по 14 та статті 26, кожна держава-член повинна вести національний електронний реєстр автотранспортних підприємств, яким було надано дозвіл призначеного нею уповноваженого органу влади на здійснення діяльності оператора автомобільних перевезень. Дані, що містяться у такому реєстрі, обробляються під наглядом призначеного для цього органу державної влади. Відповідні дані з національного електронного реєстру повинні бути доступними для всіх уповноважених органів влади держави-члена, про які йде мова.

До 31 грудня 2009 року Комісія повинна ухвалити Рішення про мінімальні умови щодо даних, які потрібно вносити до національного електронного реєстру з дати його створення з метою сприяння майбутньому взаємозв'язку між реєстрами. Вона може рекомендувати включення відміток про реєстрацію транспортних засобів окрім даних, які зазначаються в частині 2.

2. Національні електронні реєстри повинні містити принаймні наступне:

- (a) назву та правову форму підприємства;
- (b) адресу його заснування;
- (c) імена менеджерів перевезень, призначених виконувати умови щодо хорошої репутації та професійної компетенції або, як належить, ім'я законного представника;
- (d) тип дозволу, кількість транспортних засобів, яку він охоплює, та, коли належить – серійний номер ліцензії Співтовариства та її завірених копій;
- (e) кількість, категорію і тип тяжких порушень, як зазначено в пункті (b) частини 1 статті 6, які протягом двох останніх років призвели до звинувачення або накладення санкції;
- (f) ім'я будь-якої особи, оголошеної непридатною до транспортною діяльністю підприємства, до того часу поки хороша репутація цієї особи не буде відновлена згідно з частиною 3 статті 6, а також застосовні відновлювальні заходи.

Для цілей підпункту (e) держави-члени до 31 грудня 2015 року можуть приймати рішення щодо внесення до національного електронного реєстру лише найтяжчі порушення, встановлені у Додатку IV.

Держави-члени можуть приймати рішення щодо внесення даних, зазначених у підпунктах (e) та (f) першого пункту, в різні реєстри. В такому випадку відповідні дані повинні надаватися на вимогу або у прямий доступ для уповноважених органів влади держави-члена, про яку йде мова. Необхідна інформація надається протягом 30 робочих днів з моменту отримання запити. Дані, зазначені у підпунктах з (a) по (d) першого пункту, повинні бути загальнодоступними згідно з відповідними положеннями про захист особистих даних.

В будь-якому випадку дані, зазначені у підпунктах (e) та (f) першого пункту, повинні бути доступними лише для органів влади, які не є уповноваженими органами влади, коли вони наділені відповідними повноваженнями щодо нагляду і накладення санкцій у секторі автоперевезень, а їх службовці склали присягу або іншим чином офіційно зобов'язані зберігати таємницю.

3. Дані, які стосуються підприємства, чий дозвіл був призупинений або відкликаний, залишаються в національному електронному реєстрі протягом двох років з моменту закінчення призупинення або відкликання ліцензії, а по закінченню цього терміну негайно видаляються.

Дані стосовно будь-якої особи, оголошеної непридатною до заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, залишаються в національному електронному реєстрі, до того часу, поки хороша репутація цієї особи не була відновлена згідно з частиною 3 статті 6. Коли вживається такий відновлювальний захід чи будь-який інший захід, що має еквівалентну силу, дані негайно видаляються.

Дані, зазначені в першому та другому пунктах, повинні вказувати причини призупинення або відкликання

дозволу чи оголошення про непридатність, як належить, а також відповідну тривалість.

4. Держави-члени вживають усіх необхідних заходів з метою гарантії того, що всі дані, які містяться в національному електронному реєстрі, є точними і постійно оновлюються, зокрема, дані, зазначені у підпунктах (e) та (f) першого пункту частини 2.

5. Без шкоди частинам 1 та 2 держави-члени вживають усіх необхідних заходів для гарантії 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 уповноважений орган влади будь-якої держави-члена мав можливість консультуватися з електронним реєстром будь-якої держави-члена.

6. Спільні правила стосовно імплементції частини 5, як-то формат даних, обмін якими здійснюється, технічні процедури електронної консультації з національними електронними реєстрами інших держав-членів, а також сприяння експлуатаційній 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 спільні 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.

7. Заходи, призначені вносити зміни до несуттєвих елементів цього регламенту, та які стосуються відстрочки граничних строків, зазначених у частинах 1 та 5, повинні ухвалюватися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 3 статті 25.

Стаття 17

Захист особистих даних

Щодо застосування Директиви 95/46/ЄС держави-члени забезпечують:

- (a) поінформованість усіх осіб у випадку, коли дані про них записуються або передаються третім сторонам. Надана інформація повинна вказувати на орган влади, який відповідає за обробку даних, тип оброблених даних, а також підстави такої дії;
- (b) право усіх осіб на доступ до даних про них, які зберігаються органом влади, який відповідає за обробку таких даних. Це право повинно здійснюватись без перешкод, з обґрунтованими інтервалами, а також без надмірної затримки або витрат з боку заявника;
- (c) право усіх осіб, чії дані є неповними або неточними, на виправлення, видалення чи блокування таких даних;

- (d) право усіх осіб на опір, за вагомих законних підстав, обробці даних про них. При наявності законного опору обробка більше не може включати ці дані;
- (e) щоб підприємства виконували, коли належить, відповідні положення щодо захисту особистих даних.

Стаття 18

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 передають Комісії назви та адреси своїх національних контактних пунктів до 4 грудня 2011 року. Комісія складає список усіх контактних пунктів і передає його державам-членам.
2. Держави-члени, які обмінюються інформацією в рамках цього Регламенту, повинні використовувати національні контактні пункти, призначені згідно з частиною 1.
3. Держави-члени, які обмінюються інформацією про порушення, зазначені в частині 2 статті 6, або про менеджерів перевезень, оголошених непридатними, повинні відповідати процедурі та граничним строкам, зазначеним у частині 1 статті 13 Регламенту (ЄС) № 1072/2009 або, як належить, у частині 1 статті 23 Регламенту (ЄС) № 1073/2009. Держава-член, яка отримала нотифікацію про тяжке порушення, що призвело до звинувачення або санкції в іншій державі-члені, повинна вносити це порушення до свого національного електронного реєстру.

ГЛАВА V

ВЗАЄМНЕ ВИЗНАННЯ СЕРТИФІКАТІВ ТА ІНШИХ ДОКУМЕНТІВ

Стаття 19

Сертифікати хорошої репутації та еквівалентні документи

1. Без шкоди частині 4 статті 11 держава-член заснування підприємства повинна приймати пред'явлення витягу із протоколу суду як достатній доказ хорошої репутації для допуску до діяльності оператора автомобільних перевезень або, коли це не можливо, еквівалентного документа, виданого уповноваженим судовим чи адміністративним органом влади держави-члена, постійно проживає менеджер перевезень чи будь-яка інша відповідна особа.

2. Коли держава-член висуває до своїх громадян певні умови щодо хорошої репутації, а доказ виконання цих умов не можна забезпечити за допомогою документу, зазначеного в частині 1, така держава-член приймає у якості достатнього доказу щодо громадян інших держав-членів сертифікат, виданий уповноваженим судовим чи адміністративним органом влади у державі-члені або державах-членах, де постійно проживає менеджер перевезень чи інша відповідна особа, який вказує, що ці умови були виконані. Такий сертифікат стосується особливої інформації, врахованої у державі-члені заснування підприємства.

3. Якщо документ, зазначений у частині 1, або сертифікат, зазначений у частині 2, не були видані у державі-члені або державах-членах, де постійно проживає менеджер перевезень чи інша відповідна особа, такий документ чи сертифікат можна замінити заявою під присягою або офіційною заявою менеджера перевезень або іншої відповідної особи перед уповноваженим судовим чи адміністративним органом влади або, коли належить, перед нотаріусом у державі-члені, де постійно проживає менеджер перевезень чи інша відповідна особа. Такий орган влади чи нотаріус видають сертифікат, який засвідчує заяву під присягою або офіційну заяву.

4. Документ, зазначений у частині 1, та сертифікат, зазначений у частині 2, не приймаються, якщо вони пред'явлені по закінченню трьох місяців з дати їх видачі. Ця умова також застосовується до заяви, зробленої згідно з частиною 3.

Стаття 20

Сертифікати щодо фінансового положення

Коли держава-член висуває до своїх громадян певні умови щодо фінансового положення окрім умов, що встановлені у статті 7, така держава-член така держава-член приймає у якості достатнього доказу щодо громадян інших держав-членів сертифікат, виданий уповноваженим органом влади у державі-члені або державах-членах, де постійно проживає менеджер перевезень чи інша відповідна особа, який вказує, що ці умови були виконані. Такий сертифікат стосується особливої інформації, врахованої у новій державі-члені заснування підприємства.

Стаття 21

Сертифікати професійної компетенції

1. Держави-члени визнають достатнім доказом професійної компетенції сертифікат, який відповідає зразку сертифіката, встановленому в Додатку III, та який виданий органом влади чи установою, яка має для цього відповідний дозвіл.

2. Сертифікат, виданий до 4 грудня 2011 року в якості доказу професійної компетенції згідно з положеннями, що діяли до цієї дати, вважається еквівалентом сертифіката, який відповідає зразку сертифіката, встановленому в Додатку III, а також визнається як доказ професійної компетенції в усіх державах-членах. Держави-члени можуть вимагати, щоб власники сертифікатів професійної компетенції, чинних лише для національних перевезень, склали іспити або частини іспитів, зазначених у частині 1 статті 8.

ГЛАВА VI

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 22

Санкції

1. Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосованих до порушень положень цього Регламенту, а також вживають заходів, необхідних для забезпечення їх виконання. Передбачені санкції повинні бути ефективними, пропорційними та переконливими. Держави-члени повідомляють Комісію про такі положення принаймні до 4 грудня 2011 року, а також повідомляють її про будь-які подальші зміни в них. Держави-члени забезпечують, щоб усі такі заходи застосовувались без дискримінації щодо національності чи місця заснування підприємства.

2. Санкції, зазначені в частині 1, повинні включати, зокрема, призупинення дозволу на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, відкликання такого дозволу та оголошення про непридатність менеджера перевезень.

Стаття 23

Перехідні положення

Підприємства, які до 4 грудня 2009 року мали дозвіл на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, повинні виконати положення цього Регламенту до 4 грудня 2011 року.

Стаття 24

Взаємодопомога

Уповноважені органи влади держав-членів повинні тісно співпрацювати і надавати один одному взаємодопомогу для цілей застосування цього Регламенту. Вони обмінюються інформацією про звинувачення і санкції за будь-які тяжкі порушення, а також іншою особливою інформацією, яка може впливати на заняття діяльністю оператора автомобільного транспорту, відповідно до положень, які застосовуються до захисту особистих даних.

Стаття 25

Процедура комітету

1. Комісія діє за сприяння Комітету, створеного згідно з частиною 1 статті 18 Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записуюче обладнання в автомобільних перевезень⁽¹⁾.

2. При посиланні на цю частину застосовуються статті 3 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

3. При посиланні на цю частину застосовуються частини з 1 по 4 статті 5а та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

Стаття 26

Звітування

1. Кожні 2 роки держави-члени складають звіт про діяльність уповноважених органів влади і передають його Комісії. Цей звіт повинен містити:

- (a) огляд сектора відносно хорошої репутації, фінансового положення і професійної компетенції;
- (b) кількість дозволів, наданих за рік та їх типи, призупинені дозволи, відкликані дозволи, кількість оголошень про непридатність, а також причини оголошення таких рішень;
- (c) кількість сертифікатів професійної компетенції, виданих кожного року;
- (d) основну статистику щодо національних електронних реєстрів та їх використання уповноваженими органами влади; та
- (e) огляд обмінів інформацією з іншими державами-членами згідно з частиною 2 статті 18, включаючи, зокрема, щорічну кількість встановлених порушень, про які повідомлено іншим державам-членам, та отримані відповіді, а також щорічну кількість запитів та відповідей, отриманих згідно з частиною 3 статті 18.

2. На основі звітів, зазначених у частині 1, Комісія кожні 2 роки подає звіт щодо заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень Європейському Парламентові та Раді. Цей звіт повинен містити, зокрема, оцінку операцій з обміну інформацією між державами-членами та перегляд функціонування і даних, що містяться в національних електронних реєстрах. Він опубліковується одночасно зі звітом, зазначеним у статті 17 Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства щодо автомобільних перевезень⁽²⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 370, 31.12.1985, С. 8.

⁽²⁾ ОВ L 102, 11.4.2006, С. 1.

*Стаття 27***Список уповноважених органів влади**

Кожна держава-член до 4 грудня 2011 року передає Комісії список уповноважених органів влади, яких вона призначила для надання дозволів на заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, а також список органів влади чи установ, що мають відповідний дозвіл, відповідальних за організацію іспитів, зазначених у частині 1 статті 8, і видачу сертифікатів. Консолідований список цих органів влади та установ усього Співтовариства Комісія опублікує в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

*Стаття 28***Повідомлення про національні заходи**

Держави-члени повідомляють Комісії текст законів, Регламентів та адміністративних положень, які вони

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та повинен прямо застосовуватись у всіх державах членах.

Вчинено у Страсбурзі 21 жовтня 2009 року.

За Європейський Парламент

Голова

J. BUZEK

ухвалюють у сфері регулювання цього Регламенту, не пізніше, ніж через 30 днів з дати ухвалення, а вперше – до 4 грудня 2011 року.

*Стаття 29***Припинення дії**

Дія Директиви 96/26/ЄС цим припиняється.

*Стаття 30***Набрання чинності**

Цей Регламент набирає чинності через 20 днів після опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Він застосовується з 4 грудня 2011 року.

За Раду

Голова

C. MALMSTRÖM

ДОДАТОК I

I. СПИСОК ПРЕДМЕТІВ, ЗАЗНАЧЕНИХ У СТАТТІ 8

Знання, які повинні враховуватись для офіційного визнання державами-членами професійної компетенції, повинні охоплювати принаймні наведені нижче предмети відповідно для вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень. Щодо цих предметів кандидати в оператори вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень повинні мати рівні знання і практичні здібності, необхідні для управління транспортним підприємством.

Мінімальний рівень знань, як вказано нижче, не може бути меншим за рівень 3 структури рівнів підготовки, встановленої в Додатку Рішення Ради 85/368/ЄЕС ⁽¹⁾, а саме – рівня знань, набутого протягом курсу обов'язкової освіти, яка доповнюється професійною підготовкою і додатковою технічною підготовкою або середньою школою чи іншою технічною підготовкою.

A. Цивільне право

Кандидат повинен, зокрема, по відношенню до вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень:

1. знати основні типи договорів, що використовуються в автоперевезеннях, а також права та зобов'язання, що виникають згідно з ними;
2. мати здатність укласти юридично чинний договір перевезення, особливо стосовно умов перевезення;

щодо вантажних автоперевезень:

3. мати здатність розглядати вимогу з боку держави, що його призначила, щодо компенсації за втрату чи пошкодження вантажів під час транспортування або за запізнення доставки, а також розуміти, як така вимога впливає на його відповідальність згідно з договором;
4. знати правила та зобов'язання, що виникають згідно з Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR);

щодо пасажирських автоперевезень:

5. мати здатність розглядати вимогу з боку держави, що його призначила, щодо компенсації за тілесні ушкодження пасажирів або ушкодження їх багажу, спричинені аварією під час транспортування, або щодо компенсації за затримки, а також розуміти, як така вимога впливає на його відповідальність згідно з договором.

B. Комерційне право

Кандидат повинен, зокрема, стосовно вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень:

1. знати умови та формальності, встановлені для заняття діяльністю, загальні зобов'язання, покладені на операторів перевезень (реєстрація, ведення записів тощо) та наслідки банкрутства;
2. мати належні знання про різноманітні форми комерційних компаній та правила, що регулюють їх конституцію та діяльність.

C. Соціальне право

Кандидат повинен, зокрема, стосовно вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень знати наступне:

1. роль і функції різноманітних соціальних інститутів, які стосуються автоперевезень (профспілки, ради підприємств, представники профспілок, інспектори контролю умов праці тощо);
2. зобов'язання роботодавця щодо соціального забезпечення;

⁽¹⁾ Рішення Ради 85/368/ЄЕС від 16 липня 1985 року про порівнянність кваліфікацій професійної підготовки між державами-членами Європейського Співтовариства (ОВ L 199, 31.7.1985, С. 56).

3. правила, що регулюють робочі договори для різноманітних категорій працівників, прийнятих на роботу транспортними підприємствами (форма договорів, зобов'язання сторін, умови праці і робочий день, оплачувана відпустка, премії, розривання договору тощо);
4. правила, застосовні до часу, проведеного у поїздках та періодів відпочинку, робочого часу та, зокрема, положення Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, Регламенту (ЄС) № 561/2006, Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁾ і Директиви 2006/22/ЄС, а також практичних заходів для застосування цих положень; та
5. правила, застосовні до початкової кваліфікації та постійної підготовки водіїв, та, зокрема, ті, що походять із Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽²⁾.

D. Податкове право

Кандидат повинен, зокрема, стосовно вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень знати правила, що регулюють:

1. податок на додану вартість (ПДВ) послуг із перевезень;
2. податок на автомобілі;
3. податки на певні вантажні транспортні засоби, а також плату і збори з користувачів інфраструктури;
4. податок на прибуток;

E. Ділове та фінансове управління підприємством

Кандидат повинен, зокрема, стосовно вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень:

1. знати закони і практику щодо використання чеків, переказних векселів, боргових зобов'язань, кредитних карток та інших засобів або методів оплати;
2. знати різноманітні форми кредиту (банківський кредит, документарний кредит, гарантійні депозити, застави, оренда, прокат, факторинг тощо), а також збори і зобов'язання, що виникають згідно з ними;
3. знати, що таке баланс, як він складається та як його потрібно тлумачити;
4. бути здатним розуміти і тлумачити дебетовий та кредитовий рахунок;
5. бути здатним оцінювати дохідність та фінансову позицію підприємства, зокрема, на основі фінансових нормативів;
6. бути здатним підготувати бюджет;
7. знати елементи витрат підприємства (фіксовані витрати, змінні витрати, оборотний капітал, амортизація, тощо), а також бути здатним обчислювати витрати з розрахунку на кожен транспортний засіб, кілометр, кожен поїздку або тонну;
8. бути здатним складати організаційну схему щодо особового складу підприємства як єдиного цілого, організувати робочі плани тощо;
9. знати принципи маркетингу, публічності, зв'язків із громадськістю, включаючи транспортні послуги, стимулювання збуту, а також підготовку картотеки клієнтів тощо;
10. знати різні типи страхування автоперевезень (страхування відповідальності, страхування від нещасних випадків/страхування життя, страхування, не пов'язане із життям і страхування багажу), а також гарантії та зобов'язання, що виникають згідно з ними;
11. знати види застосування передачі електронних даних у сфері автоперевезень;

щодо вантажних автоперевезень:

⁽¹⁾ Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють діяльність з мобільних автоперевезень (ОВ L 80, 23.3.2002, С. 35).

⁽²⁾ Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв певних автотранспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів (ОВ L 226, 10.9.2003, С. 4).

12. бути здатним застосовувати правила, що регулюють виставлення рахунків-фактур за послуги з вантажних автоперевезень, а також знати значення та наслідки міжнародних комерційних умов (Інкотермс);
13. знати різні категорії допоміжного транспорту, їх роль, функції та, коли належить – їх статус;
щодо пасажирських автоперевезень:
14. бути здатним застосовувати правила, які регулюють тарифи і ціноутворення в громадському і приватному транспорті;
15. бути здатним застосовувати правила, які регулюють виставлення рахунків-фактур за послуги з пасажирських автоперевезень.

F. Доступ до ринку

Кандидат повинен, зокрема, стосовно вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень знати наступне:

1. правила діяльності, що регулюють автомобільні перевезення за чужий рахунок та за винагороду, прокат машин промислового призначення і договори субпідряду, а також, зокрема, правила, що регулюють офіційну організацію діяльності, допуск до діяльності, дозволи для операцій з автоперевезень, перевірок та санкцій в межах Співтовариства та поза ним;
2. правила створення автотранспортного підприємства;
3. різноманітні документи, необхідні для здійснення послуг з автоперевезень та впровадження процедури перевірок з метою забезпечити, щоб ухвалені документи стосовно кожної транспортної операції та, зокрема, ті, що стосуються транспортного засобу, водія, вантажів та багажу, зберігались як у самому транспортному засобі, так і в службових приміщеннях підприємства;

щодо вантажних автоперевезень:

4. правила організації ринку послуг вантажних автоперевезень, а також правила обробки вантажів і логістики;
5. прикордонні формальності, роль і сферу застосування Т-документів і книжок МДП (TIR carnets), а також зобов'язання та обов'язки, що виникають згідно з ними;

щодо пасажирських автоперевезень:

6. правила організації ринку пасажирських автоперевезень;
7. правила впровадження послуг пасажирських автоперевезень та складання планів перевезень.

G. Технічні стандарти і технічні сторони діяльності

Кандидат повинен, зокрема, стосовно вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень:

1. знати правила щодо мас і габаритів транспортних засобів у державах-членах, а також процедури, які потрібно виконувати у випадку негабаритних вантажів, які становлять виняток із цих правил;
2. бути здатним обирати транспортні засоби та їх частини (шасі, двигун, трансмісія, гальмівна система тощо) відповідно до потреб підприємства;
3. знати формальності щодо типу затвердження, реєстрації та технічної перевірки цих транспортних засобів;
4. розуміти, які заходи потрібно вжити для знищення шуму і боротьби із забрудненням повітря вихлопних викидів автомобілів;
5. бути здатним складати плани періодичного технічного обслуговування транспортних засобів та їх обладнання;

щодо вантажних автоперевезень:

6. знати різні типи приладів обробки і завантаження вантажів (відкидні борти, контейнери, піддони тощо), а також бути здатним упроваджувати процедури та видавати інструкції для завантаження та вивантаження вантажів (розподіл навантаження, штабелювання, укладання, кріплення і блокування тощо);
7. знати різноманітні техніки поєднання контейнерних і трейлерних перевезень;
8. бути здатним виконувати процедури з метою дотримання правил перевезення небезпечних вантажів та відходів, особливо тих, що виникають згідно з Директивою 2008/68/ЄС ⁽¹⁾ і Регламентом (ЄС) № 1013/2006 ⁽²⁾;
9. бути здатним виконувати процедури з метою дотримання правил перевезення продуктів харчування, що швидко псуються, особливо тих правил, що виникають згідно з Угодою про міжнародні перевезення продуктів харчування, що швидко псуються, та про спеціальне обладнання, яке потрібно використовувати для таких перевезень (АТР);
10. бути здатним виконувати процедури з метою дотримання правил перевезення живих тварин.

Н. Безпека дорожнього руху

Кандидат повинен, зокрема, стосовно вантажних автоперевезень та пасажирських автоперевезень:

1. знати, які кваліфікації повинні мати водії (водійські права, медичні довідки, свідоцтво про придатність тощо);
2. бути здатним вживати необхідних заходів з метою забезпечити дотримання водіями правил дорожнього руху, заборон та обмежень, які діють в різних державах-членах (обмеження швидкості, пріоритети, обмеження щодо очікування та паркування, використання вогнів, дорожні знаки тощо);
3. бути здатним складати інструкції для водіїв з метою перевірки дотримання ними вимог безпеки стосовно стану транспортних засобів, їх обладнання та вантажу, а також стосовно запобіжних заходів, які потрібно вживати;
4. бути здатним встановлювати процедури, які потрібно виконувати у випадку аварії, а також виконувати відповідні процедури з метою запобігання повторенню аварій або тяжких порушень правил дорожнього руху;
5. бути здатним виконувати процедури з метою належного захисту вантажів і знати відповідні техніки;
щодо пасажирських автоперевезень:
6. мати елементарні знання про схему мереж доріг у державах-членах.

II. ОРГАНІЗАЦІЯ ІСПИТУ

1. Держави-члени організують обов'язків письмовий іспит, який вони можуть доповнити вибіркоким усним іспитом з метою визначити, чи отримали кандидати в оператори автомобільних перевезень необхідний рівень знань з предметів, наведених у Частині I, а також, зокрема, визначити їх здатність використовувати знаряддя і техніки, що стосуються цих предметів, та виконувати відповідні виконавчі та координаційні обов'язки.
 - (a) Обов'язковий письмовий іспит може включати два тести, а саме:
 - (i) письмові питання, що складаються з питань з кількома варіантами відповідей (кожне з чотирма можливими варіантами відповідей), питань, які вимагають прямої відповіді або комбінації обох систем;
 - (ii) письмові вправи/аналіз ситуації.Мінімальна тривалість кожного тесту повинна становити дві години.
 - (b) При організації усного іспиту держави-члени можуть передбачити, що участь у них потребує успішного складення письмового іспиту.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Регламент (ЄС) № 1013/2006 Європейського Парламенту та Ради від 14 червня 2006 року про перевезення відходів (ОВ L 190, 12.7.2006, С. 1).

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

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

3. Щодо усіх тестів кандидати повинні отримати в середньому щонайменше 60 % від загальної кількості балів, отримуючи за будь-який з наданих тестів не менше 50 % загальної кількості можливих балів. За наявності лише одного тесту держава-члени може знизити цю кількість з 50 % до 40 %.

*ДОДАТОК II***Ступені захисту сертифіката професійної компетенції**

Сертифікат повинен мати щонайменше два з нижчезазначених ступенів захисту:

- голограма,
- спеціальні волокна в папері, які стають видимими в ультрафіолетовому світлі,
- принаймні один рядок мікротексту (друк, видимий лише під лупою, який не можливо відтворити за допомогою фотокопіювальних приладів),
- відчутні на дотик знаки, символи або візерунки,
- подвійна нумерація: серійний номер і номер видачі,
- захисний фон з тонкими сітчастими візерунками «гільош» та райдужним друком.

ДОДАТОК III

Зразок сертифіката професійної компетенції

ЄВРОПЕЙСЬКЕ СПІВТОВАРИСТВО

(бежевий колір палітри Pantone, формат DIN A 4 целюлозний папір з густиною 100 г/м² чи більше)

(Текст офіційною мовою/офіційними мовами або однією з офіційних мов держави-члена, яка видала сертифікат)

Розпізнавальний знак відповідної держави-члена ⁽¹⁾Назва уповноваженого органу влади ⁽²⁾**СЕРТИФІКАТ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНЦІЇ ДЛЯ ВАНТАЖНИХ/ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ ⁽³⁾**

№

Ми

цим засвідчуємо, що ⁽⁴⁾

дата народження місце народження

успішно склав тести для іспиту (рік:; семестр:) ⁽⁵⁾, необхідні для отримання сертифіката професійної компетенції для вантажних/пасажирських автоперевезень ⁽³⁾ згідно з Регламентом (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень ⁽⁶⁾.

Цей сертифікат є достатнім доказом професійної компетенції, зазначений у статті 21 Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

Місце видачі, дата видачі⁽⁷⁾

⁽¹⁾ 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, (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.

⁽²⁾ Орган влади або установа, призначена заздалегідь для цього кожною державою-членом Європейського Співтовариства для видачі цього сертифіката.

⁽³⁾ Викреслити зайве.

⁽⁴⁾ Прізвище та ім'я; місце і дата народження.

⁽⁵⁾ Ідентифікація іспиту.

⁽⁶⁾ ОВ L 300, 14.11.2009, С. 51

⁽⁷⁾ Печатка або підпис уповноваженого органу влади чи установи, що видала сертифікат.

ДОДАТОК IV

Найбільш тяжкі порушення для цілей пункту (а) частини 2 статті 6

1. (a) Перевищення обмежень максимального 6-денного або двотижневого часу за кермом на 25 % і більше.
(b) Перевищення, протягом добового робочого часу, максимального добового часу за кермом на 50 % чи більше без перерви або без неперервного періоду відпочинку, який становить щонайменше 4,5 години.
2. Відсутність тахографа та/або обмежувача швидкості, або використання обманного пристрою, здатного змінювати дані записуючого обладнання та/або обмежувача швидкості, чи підробка протоколів вимірювань або даних, завантажених із тахографа та/або карти водія.
3. Водіння без чинного сертифіката придатності до експлуатації, якщо такий документ вимагається згідно із законодавством Співтовариства та/або водіння за наявності серйозного недоліку, *inter alia*, гальмівної системи, кермових приводів, коліс/шин, підвіски або шасі, що могло б створити такий безпосередній ризик для безпеки дорожнього руху, який призводить до рішення щодо зупинки транспортного засобу.
4. Транспортування небезпечних вантажів, заборонених для перевезення, або транспортування таких вантажів у заборонених чи незатверджених контейнерах або без їх ідентифікації як небезпечних вантажів на транспортному засобі, що таким чином створює небезпеку для життя чи довкілля в такій мірі, що це призводить до рішення щодо зупинки транспортного засобу.
5. Перевезення пасажирів або вантажів без наявності дійсних водійських прав або перевезення підприємством, яке не має дійсної ліцензії Співтовариства.
6. Водіння з підробленою картою водія або з картою, власником якої не є водій цього транспортного засобу, або яку було отримано на основі фіктивних заяв та/або підроблених документів.
7. Перевезення вантажів, які перевищують максимально допустиму масу навантаження на 20 % чи більше, для транспортних засобів, чия маса навантаження перевищує 12 тонн, а також на 25 % більше для транспортних засобів, чия маса навантаження не перевищує 12 тонн.