



Bruksela, 19 stycznia 2018 r.

## ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

### WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE TRANSPORTU DROGOWEGO

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że całe unijne prawo pierwotne i wtórne nie będzie już mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. od godz. 00.00 czasu środkowoeuropejskiego („dzień wystąpienia”), chyba że w ratyfikowanej umowie o wystąpieniu<sup>1</sup> zostanie ustalona inna data<sup>2</sup>. Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy „państwem trzecim”<sup>3</sup>.

W związku ze znaczną niepewnością, w szczególności co do treści ewentualnej umowy o wystąpieniu, przewoźnikom drogowym w rozumieniu art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009<sup>4</sup> przypomina się o skutkach prawnych, które trzeba będzie uwzględnić w sytuacji, kiedy Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim.

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych, które mogą znaleźć się w ewentualnej umowie o wystąpieniu, od dnia wystąpienia przepisy UE w dziedzinie transportu drogowego nie będą już mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Ma to w szczególności następujące skutki w różnych dziedzinach transportu drogowego:

- **CERTYFIKATY, LICENCJE I ZAŚWIADCZENIA**

- Certyfikat kompetencji zawodowych dla przewoźników drogowych/zarządzających transportem: Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. d), art. 4 ust. 1 i art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, osoby fizyczne wykonujące zawód **przewoźnika drogowego** w UE oraz **zarządzający transportem** zatrudnieni przez przedsiębiorcę wykonującego zawód przewoźnika drogowego muszą posiadać **certyfikat kompetencji zawodowych** wydany przez organy państwa członkowskiego UE lub przez podmioty należycie upoważnione w tym celu przez

<sup>1</sup> Trwają negocjacje ze Zjednoczonym Królestwem zmierzające do zawarcia umowy o wystąpieniu.

<sup>2</sup> Ponadto, zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, może jednomyślnie zdecydować, że Traktaty przestaną być stosowane z późniejszą datą.

<sup>3</sup> Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

państwo członkowskie UE. Począwszy od daty wystąpienia, certyfikaty kompetencji zawodowych wydane przez organ Zjednoczonego Królestwa lub inny organ upoważniony przez Zjednoczone Królestwo przestaną być ważne w UE-27.

- Świadectwo kierowcy dla kierowców z państw trzecich: Zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009<sup>5</sup> wykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej<sup>6</sup> oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, **świadectwa kierowcy**.

W związku z tym, począwszy od dnia wystąpienia, kierowcy, którzy są obywatelami Zjednoczonego Królestwa i nie są rezydentami długoterminowymi w Unii, w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE, i którzy pracują dla unijnych przewoźników posiadających licencję wspólnotową, potrzebują świadectwa kierowcy. Zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, przedmiotowe **świadectwo kierowcy** jest wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika posiadającego licencję wspólnotową każdemu legalnie zatrudnionemu przez danego przewoźnika lub pozostającemu w jego dyspozycji kierowcy, który nie jest obywatelem ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE<sup>7</sup>.

- Certyfikat kompetencji zawodowych dla kierowców: Zgodnie z dyrektywą 2003/59/WE<sup>8</sup> **kierowcy** pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy lub do przewozu osób na terenie Unii muszą posiadać **świadectwo kwalifikacji zawodowej**, potwierdzające kwalifikację wstępną lub szkolenie okresowe i wydane przez właściwe organy państwa członkowskiego UE lub zatwierdzony ośrodek szkoleniowy w państwie członkowskim UE. Kierowcy, którzy mają obywatelstwo jednego z państw członkowskich UE, uzyskują swoją kwalifikację wstępną w państwie członkowskim UE ich miejsca zamieszkania, natomiast kierowcy będący obywatelami państw trzecich – w państwie członkowskim UE, które wydało im pozwolenie na pracę. Od dnia wystąpienia świadectwa kwalifikacji zawodowej wydane przez Zjednoczone Królestwo lub zatwierdzony ośrodek szkoleniowy w Zjednoczonym Królestwie przestaną być ważne w UE-27.

Począwszy od dnia wystąpienia, kierowcy, którzy są obywatelami Zjednoczonego Królestwa, lecz są zatrudnieni w przedsiębiorstwie z siedzibą w Unii, bądź obywatele Unii, którzy mają miejsce zamieszkania w Zjednoczonym Królestwie, lecz są zatrudnieni w przedsiębiorstwie z siedzibą w Unii, będą musieli przejść szkolenia dla kierowców zawodowych w państwie członkowskim UE-27, w którym ma siedzibę zatrudniające ich przedsiębiorstwo.

---

<sup>5</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.

<sup>6</sup> Jeśli chodzi o licencję wspólnotową, zob. poniżej.

<sup>7</sup> Dyrektywa Rady 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotycząca statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi, Dz.U. L 16 z 23.1.2004, s. 44.

<sup>8</sup> Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG, Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

- Prawo jazdy: Zgodnie z art. 2 dyrektywy 2006/126/WE<sup>9</sup> prawa jazdy wydawane przez państwa członkowskie Unii są wzajemnie uznawane. Od dnia wystąpienia prawo jazdy wydane przez Zjednoczone Królestwo przestanie być uznawane przez państwa członkowskie na podstawie tych przepisów.

Uznawanie praw jazdy wydanych przez państwa trzecie nie jest regulowane w prawie Unii, lecz na szczeblu państw członkowskich. W państwach członkowskich, które są umawiającymi się stronami konwencji genewskiej o ruchu drogowym z 1949 r., stosuje się tę konwencję<sup>10</sup>.

- **DOSTĘP DO ZAWODU I DO RYNKU**

- Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 **przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego** w Unii muszą posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich UE. Począwszy od dnia wystąpienia, przedsiębiorcy, którzy mają siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, nie będą już spełniać tego wymogu.
- Zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego musi wyznaczyć **zarządzającego transportem**. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia wspomniany zarządzający transportem musi posiadać miejsce zamieszkania na terenie Unii. Od dnia wystąpienia zarządzający transportem, który posiada miejsce zamieszkania w Zjednoczonym Królestwie i pracuje na rzecz unijnego przewoźnika drogowego, nie będzie już spełniać tego wymogu. Przedsiębiorcy z siedzibą w Unii, którzy mają jedynie zarządzającego transportem z miejscem zamieszkania w Zjednoczonym Królestwie, nie będą już mogli wykonywać zawodu przewoźnika drogowego w UE-27.
- Wykonywanie **międzynarodowych przewozów rzeczy** w Unii wymaga posiadania **licencji wspólnotowej** zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009. Wspomniana licencja wspólnotowa może zostać wydana jedynie przez właściwy organ państwa członkowskiego UE, w którym przewoźnik ma siedzibę i w którym jest uprawniony do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy. Od dnia wystąpienia licencje wspólnotowe wydane przez właściwe organy Zjednoczonego Królestwa przestaną być ważne w UE-27. Przewoźnicy mający siedzibę w Zjednoczonym Królestwie nie będą już mieli dostępu do wewnętrznego rynku przewozów drogowych w Unii.

W takiej sytuacji miałby jednakże zastosowanie wielostronny system kwot zarządzany przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (obecnie Międzynarodowe Forum Transportu). W związku z tym operacje typu cross-trade (tj. transport towarów z państwa A do państwa B przez przewoźnika posiadającego siedzibę w państwie C), wykonywane przez przewoźników ze Zjednoczonego Królestwa w Unii oraz przez przewoźników unijnych z lub do

---

<sup>9</sup> Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie), Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

<sup>10</sup> W celu uzyskania dalszych informacji należy skontaktować się z właściwym organem danego państwa członkowskiego.

Zjednoczonego Królestwa, mogłyby być realizowane w ramach tego systemu i jego limitów. System ten nie dopuszcza kabotażu, tj. wykonywania przewozów przez przewoźników zagranicznych w obrębie jednego państwa. Oznacza to w szczególności, że przewoźnicy ze Zjednoczonego Królestwa nie będą już mogli wykonywać przewozów kabotażowych w żadnym z państw członkowskich UE-27.

- Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009<sup>11</sup> **wykonywanie międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem** wymaga posiadania licencji wspólnotowej wydanej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby. Od dnia wystąpienia **licencje wspólnotowe** wydane przez Zjednoczone Królestwo przestaną być ważne w UE-27.
  - **Regularne usługi przewozów międzynarodowych** między państwami członkowskimi są przedmiotem zezwoleń udzielanych zgodnie z przepisami rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Od dnia wystąpienia zezwolenia dotyczące Zjednoczonego Królestwa (w zakresie zabierania i dowożenia pasażerów) przestaną być ważne w UE-27.
- **ASPEKTY MIĘDZYNARODOWE**
    - Począwszy od dnia wystąpienia, Zjednoczone Królestwo przestanie być objęte zakresem **umowy INTERBUS<sup>12</sup> w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów** pasażerów autokarami i autobusami, bardzo podobnej do niej umowy ASOR z 1982 r.<sup>13</sup>, a także Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób<sup>14</sup>.

Przygotowania do wystąpienia mają znaczenie nie tylko dla UE i władz krajowych, lecz również dla podmiotów prywatnych.

Ogólne informacje o przepisach w zakresie transportu drogowego w Unii można znaleźć na stronie internetowej Komisji dotyczącej transportu drogowego ([https://ec.europa.eu/transport/modes/road\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road_en)). W razie potrzeby na stronie tej będą zamieszczane dodatkowe informacje.

Komisja Europejska  
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu

---

<sup>11</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006, Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.

<sup>12</sup> Umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (INTERBUS) z dnia 30 czerwca 2001 r., Dz.U. L 321 z 26.11.2002, s. 13.

<sup>13</sup> Umowa w sprawie Międzynarodowych Drogowych Przewozów Pasażerskich w formie Okazjonalnych Przewozów Autokarami i Autobusami (ASOR) z dnia 26 maja 1982 r., Dz.U. L 230 z 5.8.1982, s. 39.

<sup>14</sup> Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 91.