



Spis treści

I Akty ustawodawcze

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym 17
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego ⁽¹⁾ 33

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 49

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1054

z dnia 15 lipca 2020 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportowych mają podstawowe znaczenie dla utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, w którym zostanie zapewniona niedyskryminacja i który będzie przyciągać wykwalifikowanych pracowników. W celu ułatwienia tego procesu konieczne jest, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, proporcjonalne, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do stosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i spójny sposób w całej Unii.
- (2) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności wdrażania istniejących unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, a w szczególności rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾, stwierdzono pewne braki we wdrażaniu tych ram prawnych. Niejasne przepisy dotyczące tygodniowych okresów odpoczynku, miejsc odpoczynku i przerw w pracy w załodze kilkuosobowej, a także brak przepisów dotyczących powrotu kierowców do domu prowadzą do rozbieżnych interpretacji i praktyk w zakresie egzekwowania przepisów w państwach członkowskich. Kilka państw członkowskich niedawno przyjęło jednostronnie środki, które zwiększyły niepewność prawa i nierówne traktowanie kierowców i przewoźników. Jednakże maksymalny dzienny i maksymalny tygodniowy czas prowadzenia pojazdu skutecznie poprawiają warunki socjalne kierowców i ogólnie bezpieczeństwo ruchu drogowego. Potrzebne są nieustanne wysiłki w celu zapewnienia przestrzegania tych przepisów.

⁽¹⁾ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 7 kwietnia 2020 r. (Dz.U. C 151 z 6.5.2020, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

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

- (3) Dla promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego ważne jest zachęcanie przedsiębiorstw transportowych, by przyjmowały kulturę bezpieczeństwa, której należy przestrzegać na wszystkich poziomach. W szczególności, aby uniknąć naruszania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz naruszeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, nie powinno być dozwolone uzależnienie wynagrodzenia od czasu potrzebnego na przewóz osób do miejsca docelowego lub na dostarczenie rzeczy.
- (4) W ocenie *ex post* rozporządzenia (WE) nr 561/2006 potwierdzono, że niespójne i nieskuteczne egzekwowanie unijnych przepisów socjalnych wynika głównie z niejasnych przepisów, nieefektywnego i nierównego wykorzystania narzędzi kontroli oraz niewystarczającej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.
- (5) Aby zwiększyć jasność i spójność przepisów, należy zdefiniować wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 niehandlowego użytkownika pojazdu.
- (6) Jasne, odpowiednie, proporcjonalne i jednolicie egzekwowane przepisy mają również zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów polityki w zakresie poprawy warunków pracy kierowców, a w szczególności dla zapewnienia niezakłóconej i sprawiedliwej konkurencji między przewoźnikami oraz przyczynienia się do bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników dróg.
- (7) Istniejące wymogi dotyczące przerw okazały się nieodpowiednie i niepraktyczne dla kierowców prowadzących pojazd w załodze. W związku z tym należy dostosować wymóg rejestrowania przerw do specyfiki przewozów drogowych wykonywanych przez kierowców prowadzących pojazd w załodze, nie zagrażając bezpieczeństwu kierowcy ani bezpieczeństwu ruchu drogowego.
- (8) Kierowcy wykonujący długodystansowe międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy spędzają dużo czasu poza domem. Obecne wymogi dotyczące regularnego tygodniowego okresu odpoczynku mogą niepotrzebnie przedłużać te okresy. Wskazane jest zatem dostosowanie przepisu dotyczącego regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w taki sposób, aby kierowcom łatwiej było wykonywać międzynarodowe przewozy drogowe zgodnie z przepisami i wracać do domów na ich regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz wykorzystać pełną rekompensatę za wszelkie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Zważywszy na różnice między przewozem osób a przewozem rzeczy, możliwość ta nie powinna dotyczyć kierowców, którzy wykonują przewozy osób.
- (9) Każda elastyczność w planowaniu okresów odpoczynku kierowców powinna być dla kierowcy przejrzysta i przewidywalna i w żaden sposób nie powinna zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego poprzez zwiększenie poziomu zmęczenia kierowców lub pogorszenie ich warunków pracy. Elastyczność ta nie powinna zatem zmieniać obecnego czasu pracy kierowcy ani maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu i powinna podlegać bardziej rygorystycznym przepisom dotyczącym wykorzystania rekompensaty za skrócone odpoczynki.
- (10) Aby zapewnić, by ta elastyczność nie była nadużywana, konieczne jest określenie jej zakresu oraz odpowiednich sposobów kontroli. Zakres ten powinien być zatem ograniczony do tych kierowców, którzy w danym okresie referencyjnym swój skrócony tygodniowy okres odpoczynku spędzają poza państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa oraz poza państwem członkowskim swojego miejsca zamieszkania. Można to zweryfikować, sprawdzając zapisy tachografu podczas kontroli drogowej oraz w lokalu przedsiębiorstwa transportowego, ponieważ zawierają one miejsce rozpoczęcia i zakończenia odpoczynku oraz informacje dotyczące poszczególnych kierowców.
- (11) W celu zapewnienia skutecznego egzekwowania przepisów istotne jest, by właściwe organy, prowadząc kontrole drogowe, były w stanie stwierdzić, czy w dniu kontroli oraz w ciągu poprzedzających ją 56 dni przestrzegano przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.
- (12) Szybki postęp technologiczny prowadzi do stopniowej automatyzacji systemów jazdy, która wymaga od kierowcy mniejszego zaangażowania lub nie wymaga bezpośredniego zaangażowania z jego strony. Aby uwzględnić te zmiany, obecne prawodawstwo, w tym przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, może wymagać dostosowania, aby zagwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zapewnić równe szanse i poprawę warunków pracy, a jednocześnie umożliwić Unii wprowadzanie nowych innowacyjnych technologii i praktyk. Komisja powinna przedłożyć zatem sprawozdanie z oceny wykorzystania w państwach członkowskich systemów jazdy autonomicznej, w którym to sprawozdaniu przedstawione zostaną korzyści, jakie przynoszą technologie jazdy autonomicznej. W stosownych przypadkach sprawozdaniu powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy.
- (13) Z myślą o propagowaniu postępu społecznego należy określić, gdzie można wykorzystać tygodniowe okresy odpoczynku, tak by kierowcom zapewnione zostały odpowiednie warunki odpoczynku. Jakość zakwaterowania jest szczególnie ważna podczas regularnych tygodniowych okresów odpoczynku, które kierowca powinien spędzać poza kabiną pojazdu w odpowiednim miejscu noclegowym, na koszt przedsiębiorstwa transportowego jako pracodawcy. Aby zapewnić dobre warunki pracy i bezpieczeństwo kierowców, należy doprecyzować wymóg, by kierowcy mieli zapewnione wysokiej jakości i dostosowane do obu płci zakwaterowanie do wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli ma on miejsce z dala od domu.

- (14) Konieczne jest też zapewnienie, by przedsiębiorstwa transportowe organizowały pracę kierowców w taki sposób, aby okresy spędzane poza domem nie były zbyt długie oraz aby kierowcy mogli korzystać z długich okresów odpoczynku wykorzystywanych jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Organizacja powrotu powinna pozwolić na dojazd do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa transportowego w państwie członkowskim jego siedziby lub miejsca zamieszkania kierowcy, a kierowcy powinni mieć swobodę wyboru, gdzie spędzą okres odpoczynku. Aby wykazać, że przedsiębiorstwo transportowe wypełnia swoje obowiązki w zakresie organizacji regularnych powrotów, powinno ono być w stanie wykorzystywać zapisy tachografu, plany pracy kierowców lub inne dokumenty. Takie dowody powinny być dostępne w lokalu przedsiębiorstwa transportowego i okazywane na żądanie organom kontroli.
- (15) Okresu regularnego tygodniowego odpoczynku oraz dłuższych okresów odpoczynku nie można spędzać w pojeździe ani na parkingu, ale wyłącznie w odpowiednim miejscu zakwaterowania, które może sąsiadować z parkingiem, w związku z czym kluczowe znaczenie ma umożliwienie kierowcom zlokalizowania bezpiecznych i chronionych parkingów zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa i odpowiednią infrastrukturę. Komisja przeanalizowała już, w jaki sposób zachęcać do tworzenia wysokiej jakości parkingów, w tym niezbędne wymogi minimalne. Komisja powinna zatem opracować normy dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów. Normy te powinny przyczyniać się do promowania wysokiej jakości parkingów. Normy te mogą zostać zmienione, aby zapewnić lepszy dostęp do paliw alternatywnych, zgodnie z polityką w zakresie rozwoju tej infrastruktury. Ważne jest również, by parkingi były utrzymywane w stanie nieoblodzonym i odśnieżonym.
- (16) Bezpieczne i chronione parkingi powinny podlegać procedurom audytu i być certyfikowane zgodnie z normami unijnymi. Te procedury audytu powinny zapewniać również, by parkingi stale spełniały te normy. Komisji należy zatem powierzyć przygotowanie procedury certyfikacji w celu tworzenia w Unii bezpiecznych i chronionych parkingów.
- (17) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest egzekwowanie, by wszyscy kierowcy posiadali pełną wiedzę w zakresie zarówno przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, jak i zagrożeń wynikających ze zmęczenia. Duże znaczenie w tym względzie mają przystępne informacje na temat dostępnych miejsc odpoczynku. Komisja powinna zatem przekazywać informacje na temat bezpiecznych i chronionych parkingów za pośrednictwem przyjaznej dla użytkownika strony internetowej. Informacje te powinny być aktualizowane.
- (18) W celu zapewnienia ciągłości bezpieczeństwa i ochrony parkingów należy przekazać Komisji, zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, uprawnienia do przyjmowania aktów dotyczących ustanowienia norm w zakresie poziomu usług w obszarze bezpiecznych i chronionych parkingów oraz ustanowienia procedur certyfikacji bezpieczeństwa i ochrony parkingów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁵⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowywaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (19) Zmienione wytyczne TEN-T ustanowione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁽⁶⁾ przewidują tworzenie parkingów przy autostradach co około 100 km, aby zapewnić komercyjnym użytkownikom dróg miejsca do parkowania charakteryzujące się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa i ochrony. Aby przyspieszyć i promować budowę odpowiedniej infrastruktury parkingowej, ważna jest dostępność wystarczających możliwości współfinansowania przez Unię zgodnie z obecnymi i przyszłymi unijnymi aktami prawnymi ustanawiającymi warunki takiego wsparcia finansowego.
- (20) Wiele przewozów drogowych na terytorium Unii obejmuje pokonywanie niektórych odcinków trasy promem lub pociągiem. Należy zatem wprowadzić jasne i odpowiednie przepisy dotyczące okresów odpoczynku i przerw przy wykonywaniu takich przewozów.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (21) Kierowcy czasami napotykać nieprzewidziane okoliczności, które uniemożliwiają dotarcie do pożądanego miejsca wykorzystania tygodniowych okresów odpoczynku bez naruszania przepisów unijnych. Wskazane jest zatem ułatwienie kierowcom radzenia sobie w takich nieprzewidzianych okolicznościach i umożliwienie im dotarcia do miejsca wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku. Takie wyjątkowe okoliczności to nagłe zdarzenia, których nie można uniknąć ani przewidzieć i w których stosowanie przepisów rozporządzenia w całości staje się czasowo niemożliwe. W związku z tym nie można systematycznie powoływać się na takie okoliczności w celu uniknięcia konieczności przestrzegania przepisów niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić należyte egzekwowanie przepisów, kierowca powinien dokumentować te wyjątkowe okoliczności prowadzące do odstępowania od przepisów. Ponadto należy wprowadzić zabezpieczenia, aby czas prowadzenia pojazdu nie był zbyt długi.
- (22) W celu zapobiegania rozbieżnościom w praktykach dotyczących egzekwowania przepisów i ograniczania tych rozbieżności, a także w celu dalszego zwiększenia skuteczności i efektywności transgranicznego egzekwowania prawa, kluczowe znaczenie ma ustanowienie jasnych zasad w odniesieniu do regularnej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.
- (23) Państwa członkowskie powinny podjąć wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby przepisy krajowe dotyczące kar mających zastosowanie do naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽⁷⁾ były wdrażane w sposób skuteczny, proporcjonalny i odstraszający. Ważne jest, by specjalistom zapewnić łatwy dostęp do informacji na temat kar stosowanych w każdym państwie członkowskim. Europejski Urząd ds. Pracy, ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/1149 ⁽⁸⁾, mógłby to ułatwić udostępniając informacje za pośrednictwem wspólnej unijnej strony internetowej stanowiącej wspólny portal dostępu do źródeł informacji i usług na poziomie unijnym i krajowym we wszystkich językach urzędowych Unii, ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 ⁽⁹⁾.
- (24) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu wyjaśnienia wszelkich przepisów tego rozporządzenia oraz w celu ustalenia wspólnego podejścia w zakresie ich stosowania i egzekwowania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (25) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących jednolitego stosowania obowiązku rejestrowania i przechowywania danych dotyczących każdego przekroczenia granicy przez pojazd i czynności oraz szczegółowych przepisów niezbędnych do jednolitego stosowania przepisów dotyczących wymogów i funkcji dotyczących danych, a także instalacji tachografów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (26) Aby poprawić efektywność kosztową egzekwowania przepisów socjalnych, obecne i inteligentne systemy tachografów powinny być w pełni wykorzystywane, natomiast inteligentne tachografy powinny stać się obowiązkowe również dla lekkich pojazdów użytkowych powyżej pewnej masy, używanych do prowadzenia działalności w zakresie zarobkowego międzynarodowego transportu drogowego. W tym przypadku funkcje tachografu powinny zostać ulepszone, aby umożliwić precyzyjniejsze określenie położenia.
- (27) Efektywność kosztowa egzekwowania przepisów socjalnych, szybki rozwój nowych technologii i digitalizacja w całej gospodarce Unii oraz potrzeba zapewnienia równych szans wszystkim przedsiębiorstwom w międzynarodowym transporcie drogowym sprawiają, że konieczne jest skrócenie okresu przejściowego przewidzianego na zainstalowanie tachografów inteligentnych w zarejestrowanych pojazdach. Tachografy inteligentne przyczynią się do uproszczenia kontroli, a tym samym ułatwią pracę organów krajowych.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające Europejski Urząd ds. Pracy, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 883/2004, (UE) nr 492/2011 i (UE) 2016/589 oraz uchylające decyzję (UE) 2016/344 (Dz.U. L 186 z 11.7.2019, s. 21).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 z dnia 2 października 2018 r. w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego w celu zapewnienia dostępu do informacji, procedur oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (28) W celu zapewnienia, aby kierowcy, przewoźnicy i organy kontrolne jak najszybciej zaczęli czerpać korzyści z tachografów inteligentnych, w tym z automatycznego rejestrowania przez nie przekroczeń granic, istniejącą flotę pojazdów należy wyposażać w te urządzenia w odpowiednim terminie po wejściu w życie szczegółowych przepisów technicznych. Taki termin powinien zapewnić wystarczający czas na przygotowanie.
- (29) W pojazdach, które nie są wyposażone w tachograf inteligentny, przekraczanie granic państwa członkowskiego należy rejestrować w tachografie na najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu.
- (30) Rejestrowanie czynności w tachografie jest ważną częścią pracy kierowców. Istotne jest zatem, by kierowcom zapewnić odpowiednie szkolenie w zakresie korzystania z nowych funkcji tachografów wprowadzanych na rynek. Koszty związane z takim szkoleniem powinny ponosić przedsiębiorstwa transportowe jako pracodawcy.
- (31) Funkcjonariusze służb kontrolnych, którzy sprawdzają przestrzeganie odpowiedniego prawa unijnego w sektorze transportu drogowego napotykać trudności wynikające z różnorodności urządzeń tachografu będących w użyciu oraz szybko rozwijających się wyrafinowanych technik manipulacji. Dzieje się tak zwłaszcza w przypadku kontroli drogowych. Kluczowe znaczenie ma zatem, by funkcjonariusze służb kontrolnych przechodzili odpowiednie szkolenia, aby zapewnić, że będą oni posiadali pełną wiedzę w zakresie najnowszych osiągnięć technologicznych i technik manipulacji.
- (32) Aby zmniejszyć obciążenie przedsiębiorstw transportowych i organów kontrolnych w przypadkach, gdy funkcjonariusz służb kontrolnych zdejmuje plombę tachografu do celów kontroli, należy w pewnych dobrze udokumentowanych okolicznościach zezwolić na ponowne założenie plomby przez funkcjonariusza służb kontrolnych.
- (33) Uwzględniając nieustający rozwój technologii, Komisja analizuje możliwość opracowania nowych rozwiązań technicznych, które przy takich samych lub niższych powiązanych kosztach będą oferowały takie same korzyści i zabezpieczenia, jak tachografy inteligentne.
- (34) Ważne jest, żeby przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwach trzecich, podlegały przepisom równoważnym z przepisami unijnymi przy wykonywaniu przewozów drogowych na terytorium Unii. Komisja powinna zbadać przestrzeganie tej zasady na szczeblu Unii i zaproponować odpowiednie rozwiązania, które negocjowane będą zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe („umowa AETR”).
- (35) Przewóz rzeczy różni się od przewozu osób. W związku z tym Komisja powinna ocenić, czy należy zaproponować bardziej odpowiednie przepisy dotyczące przewozów pasażerskich, zwłaszcza w odniesieniu do usług okazjonalnych zdefiniowanych w art. 2 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 ⁽¹¹⁾.
- (36) Ponieważ państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszego rozporządzenia, a mianowicie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków pracy kierowców w Unii poprzez harmonizację przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku w transporcie drogowym oraz harmonizację przepisów dotyczących użytkowania tachografów oraz dotyczących egzekwowania tych przepisów, natomiast ze względu na rodzaj tych celów mogą one być lepiej zrealizowane na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (37) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„aa) od dnia 1 lipca 2026 r. – rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony; lub”;

⁽¹¹⁾ 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. aa) otrzymuje brzmienie:

„aa) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do:

(i) przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, lub

(ii) dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi,

wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy, a transport nie ma charakteru zarobkowego;”;

b) dodaje się literę w brzmieniu:

„ha) pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej – wraz z przyczepą lub naczepą – przekraczającej 2,5 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony, wykorzystywanymi do przewozu rzeczy, w przypadku gdy przewóz nie ma charakteru zarobkowego i jest wykonywany na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub kierowcy, a prowadzenie pojazdu nie stanowi głównego zajęcia osoby prowadzącej pojazd.”;

3) w art. 4 dodaje się literę w brzmieniu:

„r) »niehandlowy przewóz« oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową.”;

4) art. 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE zgodnie z art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*). Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1)”;

5) w art. 7 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku pracy w załodze kilkusobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.”;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

a) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku; lub

- b) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których przynajmniej dwa będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku.

Do celów niniejszego ustępu uznaje się, że kierowca wykonuje międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania.”;

- b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6b. Każde skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

W przypadku gdy wykorzystano dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 akapit trzeci, następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.”;

- c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.

Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca.”;

- d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8a. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni, tak aby wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

Jednakże w przypadku gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.

Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację w swoim lokalu oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych.”;

- e) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„10. W terminie do dnia 21 sierpnia 2022 r. Komisja przeprowadza ocenę i poinformuje Parlament i Radę, czy można przyjąć bardziej odpowiednie przepisy dotyczące kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób zdefiniowane w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009.”;

- 7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8a

1. Komisja zapewnia, by kierowcy wykonujący drogowe przewozy rzeczy i osób mieli łatwy dostęp do informacji o bezpiecznych i chronionych parkingach. Komisja publikuje wykaz wszystkich parkingów, które zostały certyfikowane, tak aby zapewnić kierowcom odpowiednie:

— wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im,

- oświetlenie i widoczność,
- awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne,
- infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci,
- możliwości zakupu żywności i napojów,
- łączność umożliwiającą komunikację,
- zasilanie elektryczne.

Wykaz takich parkingów jest udostępniany na jednej urzędowej stronie internetowej i jest regularnie aktualizowany.

2. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 23a akty delegowane w celu ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do obszarów wymienionych w ust. 1 i dotyczące procedur certyfikacji parkingów.

3. Wszystkie parkingi, które uzyskały certyfikację, mogą podawać informację, że zostały certyfikowane zgodnie z unijnymi normami i procedurami.

Zgodnie z art. 39 ust. 2 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (*) państwa członkowskie mają zachęcać do tworzenia parkingów dla komercyjnych użytkowników dróg.

4. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat dostępności odpowiednich miejsc odpoczynku dla kierowców i bezpiecznych parkingów, a także na temat tworzenia bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 2. W sprawozdaniu tym można wymienić środki służące zwiększeniu liczby i poprawie jakości bezpiecznych i chronionych parkingów.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).”;

8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W drodze odstępstwa od art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, jeżeli:

a) podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin; oraz

b) kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w centrum operacyjnym pracodawcy, w którym kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.”;

9) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja sporządzi i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny wykorzystania w państwach członkowskich systemów jazdy autonomicznej. W sprawozdaniu tym zwraca się szczególną uwagę na potencjalny wpływ tych systemów na przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu towarzyszy wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

10) art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości, szybkości dostawy lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia.”;

11) w art. 12 dodaje się akapity w brzmieniu:

„Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może także odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku.

Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.

Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urzędzenia rejestrującego, na wydruku z urzędzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.

Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.”;

12) w art. 13 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach lub po regionach oddalonych od pozostałej części terytorium kraju, o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km², które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych ani nie graniczą z żadnym innym państwem członkowskim.”;

b) dodaje się litery w brzmieniu:

„q) pojazdami lub zespołami pojazdów wykorzystywanymi przez przedsiębiorstwo budowlane do przewozu maszyn budowlanych w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

r) pojazdami wykorzystywanymi do dostarczania betonu towarowego.”;

13) art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W pilnych przypadkach państwa członkowskie mogą zezwalać, w wyjątkowych okolicznościach, na tymczasowe odstępstwa na okres nieprzekraczający 30 dni, które to odstępstwa muszą być należycie uzasadniane i niezwłocznie zgłaszane Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje te informacje na ogólnodostępnej stronie internetowej.”;

14) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Państwa członkowskie zapewniają objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a), przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odpowiednich krajowych przepisach mających zastosowanie do takich kierowców.”;

15) art. 16 ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zawiera wszystkie dane wyszczególnione w ust. 2, co najmniej dla okresu obejmującego dzień kontroli i poprzedzające go 56 dni; dane te muszą być aktualizowane w regularnych odstępach czasu, które nie mogą być dłuższe niż miesiąc.”;

16) art. 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne i proporcjonalne do wagi naruszeń, jak wskazano w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*), a także odstrasżające oraz niedyskryminujące. Żadne naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie może podlegać więcej niż jednej karze lub więcej niż jednemu postępowaniu. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych przepisach i środkach, a także o metodach i kryteriach oceny ich proporcjonalności ustalonych na szczeblu krajowym. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają o wszelkich późniejszych ich zmianach. Komisja informuje państwa członkowskie o tych przepisach i środkach oraz o wszelkich ich zmianach. Komisja zapewnia, by informacje te zostały opublikowane we wszystkich językach urzędowych Unii na specjalnej ogólnodostępnej stronie internetowej zawierającej szczegółowe informacje na temat takich kar stosowanych w państwach członkowskich.

(*) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).”

17) w art. 22 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy bez zbędnej zwłoki w celu ułatwienia spójnego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego skutecznego egzekwowania, zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 dyrektywy 2006/22/WE.”;

b) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„c) innych szczegółowych informacji, w tym stopnia ryzyka przedsiębiorstwa mogącego mieć wpływ na zgodność z niniejszym rozporządzeniem.”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Do celów wymiany informacji w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie zwracają się do organów ds. kontaktów wewnątrzspółnotowych wyznaczonych zgodnie z art. 7 dyrektywy 2006/22/WE.

3b. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są bezpłatne.”;

18) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 23a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 20 sierpnia 2020 r.

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*).

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8a wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

(*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

19) art. 24 ust. 2 zastępuje się tekstem w brzmieniu:

„2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

20) art. 25 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b), Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne podejścia.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.”.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. W niniejszym rozporządzeniu określono obowiązki i wymogi w odniesieniu do budowy, instalacji, użytkowania, sprawdzania i kontrolowania tachografów stosowanych w transporcie drogowym w celu weryfikacji zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 (*), (WE) nr 1072/2009 (**), (WE) nr 1073/2009 (***), dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/15/WE (****), dyrektywami Rady 92/6/EWG (*****) i 92/106/EWG (*****), oraz w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym – zgodności z dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE (*****), 2014/67/UE (*****), oraz (UE) 2020/1057 (*****).”

(*) 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).

(**) 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).

(***) 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).

(****) Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

(*****) Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).

(*****), Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

(*****), Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

(*****), Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (rozporządzenie w sprawie IMI^(k)) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

(*****), Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49).”;

2) art. 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Nie później niż trzy lata od końca roku wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, następujące kategorie pojazdów użytkowanych w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji muszą zostać wyposażone w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia:

a) pojazdy wyposażone w tachograf analogowy;

b) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi do dnia 30 września 2011 r.;

c) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2011 r.; oraz

d) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2012 r.

4a. Nie później niż cztery lata od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, pojazdy wyposażone w inteligentny tachograf zgodny z załącznikiem IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 (*) użytkowane w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji muszą zostać wyposażone w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).”;

3) w art. 4 ust. 2 po tiret czwarte dodaje się tiret w brzmieniu:

„— posiadają pamięć o pojemności wystarczającej do przechowywania wszystkich danych wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia.”;

4) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Ochrona danych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywało się wyłącznie do celów kontroli zgodności z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniami (WE) nr 561/2006, (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009, (WE) nr 1073/2009, dyrektywami 2002/15/WE, 92/6/EWG i 92/106/EWG oraz w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym – zgodnie z dyrektywami 96/71/WE, 2014/67/UE i (UE) 2020/1057.

2. W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed wykorzystaniem w inny sposób niż w ścisłym związku z unijnymi aktami prawnymi, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do:

- a) użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących położenia, o czym mowa w art. 8;
- b) wykorzystywania zdalnej komunikacji na potrzeby kontroli, o których mowa w art. 9, wykorzystywania tachografów posiadających interfejs, o którym mowa w art. 10, elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowcy, o której mowa w art. 31, w szczególności transgranicznej wymiany takich informacji z państwami trzecimi; oraz
- c) przechowywania zapisów przez przedsiębiorstwa transportowe, o czym mowa w art. 33.

3. Tachografy cyfrowe projektuje się tak, aby zapewnić prywatność. Przetwarzane mogą być wyłącznie dane niezbędne do celów, o których mowa w ust. 1.

4. Właściciele pojazdów, przedsiębiorstwa transportowe oraz inne zainteresowane podmioty spełniają, w stosownych przypadkach, wymogi odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.”;

5) art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Aby ułatwić sprawdzanie zgodności z odpowiednimi przepisami, położenie pojazdu jest zapisywane automatycznie w następujących punktach lub w punkcie położonym najbliżej tych miejsc, w którym dostępny jest sygnał satelitalny:

- punkt początkowy dziennego okresu pracy,
- za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę państwa członkowskiego,
- za każdym razem, kiedy wykonywany jest załadunek lub rozładunek pojazdu,
- co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu, oraz
- punkt końcowy dziennego okresu pracy.

Aby ułatwić weryfikację zgodności przez organy kontrolne, inteligentny tachograf rejestruje również, czy pojazd był wykorzystywany do przewozu rzeczy lub osób, zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

W tych celach pojazdy rejestrowane po raz pierwszy po upływie 36 miesięcy od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit pierwszy, są wyposażane w tachograf podłączony do systemu określania położenia opartego na systemie nawigacji satelitarnej.

Jednak rejestrowanie przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w akapicie pierwszym tiret drugie i trzecie oraz w akapicie drugim, dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich po upływie dwóch lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, bez uszczerbku dla obowiązku późniejszej wymiany w niektórych pojazdach zgodnie z art. 3 ust. 4.”;

6) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Trzy lata od daty wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, państwa członkowskie wyposażają w odpowiednim zakresie swoje organy kontrolne w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania, niezbędne do umożliwienia przekazywania danych, o których mowa w niniejszym artykule, uwzględniając ich szczegółowe wymagania i strategię w zakresie egzekwowania prawa. Do tego czasu państwa członkowskie mogą decydować o tym, czy wyposażać swoje organy kontrolne w takie urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Łączność z tachografem, o której mowa w ust. 1, jest nawiązywana wyłącznie na żądanie wysłane z urządzenia organów kontrolnych. Musi być ona zabezpieczona w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych mają wyłącznie organy kontrolne upoważnione do kontroli naruszeń unijnych aktów prawnych, o których mowa w art. 7 ust. 1, i niniejszego rozporządzenia oraz warsztaty w zakresie niezbędnym do sprawdzenia poprawnego funkcjonowania tachografu.”;

c) w ust. 4 dodaje się tiret w brzmieniu:

„— przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu.”;

7) w art. 10 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Tachografy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich po upływie dwóch lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, zostają wyposażone w interfejs, o którym mowa w ust. 1.”;

8) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W celu zapewnienia zgodności inteligentnych tachografów z zasadami i wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczegółowe przepisy konieczne do jednolitego stosowania art. 8, 9 i 10, z wyłączeniem wszelkich przepisów, które przewidywałyby rejestrowanie przez tachograf dodatkowych informacji.

Do dnia 21 sierpnia 2021 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące jednolitego stosowania obowiązku rejestrowania i przechowywania danych dotyczących każdego przekroczenia granicy przez pojazd oraz czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tiret drugie i trzecie oraz art. 8 ust. 1 akapit drugi.

Do dnia 21 lutego 2022 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy niezbędne do jednolitego stosowania przepisów dotyczących wymogów w zakresie danych i funkcji, w tym art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia, oraz instalacji tachografów w pojazdach, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.”;

b) w akapicie drugim część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Szczegółowe przepisy, o których mowa w akapicie pierwszym, drugim i trzecim niniejszego artykułu.”;

9) w art. 22 ust. 5 akapity trzeci i czwarty otrzymują brzmienie:

„Zdjęte lub zerwane plomby są zastępowane przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzonej warsztat bez nieuzasadnionej zwłoki, a najpóźniej w ciągu siedmiu dni od ich zdjęcia lub zerwania. Gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać, bez nieuzasadnionej zwłoki, zastąpione przez funkcjonariusza służb kontrolnych wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak.

W przypadku zdjęcia plomby przez funkcjonariusza służb kontrolnych do tachografu wprowadzona zostaje karta kontrolna na czas od zdjęcia plomby do zakończenia kontroli, również w przypadku zakładania nowej plomby. Funkcjonariusz służb kontrolnych wydaje pisemne oświadczenie zawierające co najmniej następujące informacje:

- numer identyfikacyjny pojazdu,
- imię i nazwisko funkcjonariusza,
- organ kontrolny i państwo członkowskie,
- numer karty kontrolnej,
- numer zdjętej plomby,
- data i czas zdjęcia plomby,
- numer nowej plomby, w przypadku gdy funkcjonariusz służb kontrolnych założył nową plombę.

Przed ponownym założeniem plomb zatwierdzonej warsztat sprawdza i kalibruje tachograf, z wyjątkiem przypadku, gdy plomba została zdjęta lub zerwana do celów kontroli i została wymieniona przez funkcjonariusza służb kontrolnych.”;

10) w art. 26 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7a. Właściwy organ w państwie członkowskim, które wydało kartę kierowcy, może zobowiązać kierowcę do wymiany tej karty na nową, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi.”;


11) w art. 34 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:


„1. Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od przejścia pojazdu. Wykresówki ani karty kierowcy nie wyjątkowo się z urzędnika rejestrującego przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów lub jest konieczne do wprowadzenia symbolu państwa po przekroczeniu granicy. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.”;

b) w ust. 5 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) pod symbolem : przerwy, odpoczynek, urlop wypoczynkowy lub zwolnienie lekarskie.”;

(ii) dodaje się literę w brzmieniu:

„(v) pod symbolem na oznaczenie »promu/pociągu«: dodatkowo oprócz symbolu : okres odpoczynku spędzany na promie lub w pociągu zgodnie z wymogami art. 9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;

c) w ust. 6 dodaje się literę w brzmieniu:

„f) symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy. Na początku pierwszego postoju kierowcy w tym państwie członkowskim kierowca wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał, po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.”;

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.

Od dnia 2 lutego 2022 r. kierowca na początku pierwszego postoju po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.

Państwa członkowskie mogą wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na ich terytorium dodatkowych, bardziej szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że te państwa członkowskie powiadomiły Komisję o wymogach dotyczących szczegółowych danych geograficznych przed dniem 1 kwietnia 1998 r.

Kierowcy nie muszą wprowadzać informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, jeśli tachograf rejestruje automatycznie dane dotyczące lokalizacji zgodnie z art. 8.”;

12) w art. 36 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) wykresówki z bieżącego dnia i z poprzednich 56 dni;”;

(ii) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni.”;

b) ust. 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni;”.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Art. 1 pkt 15 i art. 2 pkt 12 stosuje się od dnia 31 grudnia 2024 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D.M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. KLOECKNER

Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1055**z dnia 15 lipca 2020 r.****zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Z doświadczenia związanego z wdrażaniem rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽⁴⁾ i (WE) nr 1072/2009 ⁽⁵⁾ wynika, że w odniesieniu do niektórych zagadnień przepisy zawarte w tych rozporządzeniach można udoskonalić.
- (2) Dotychczas, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie miały zastosowania do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie przewozów krajowych, jak i międzynarodowych, rośnie. W związku z tym niektóre państwa członkowskie postanowiły stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Rozporządzenie to należy zmienić, aby poprzez określenie wspólnych przepisów uniknąć ewentualnych luk prawnych i zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, a tym samym aby zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami. Wymogom dotyczącym dostępu do zawodu należy nadać obowiązkowy charakter w odniesieniu do przewoźników wykorzystujących w transporcie międzynarodowym pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony.
- (3) Na mocy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 niektóre rodzaje działalności w ramach międzynarodowego przewozu rzeczy są wyłączone z obowiązku posiadania licencji wspólnotowej zezwalającej na dostęp do europejskiego rynku przewozów drogowych rzeczy. W ramach organizacji tego rynku przedsiębiorcy przewozu drogowego rzeczy, którzy w swoich przewozach wykorzystują pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony, powinni być wyłączeni z obowiązku posiadania licencji wspólnotowej lub innego rodzaju zezwolenia na przewóz.
- (4) Choć pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita jest niższa od pewnego parametru, są wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, rozporządzenie to daje państwom członkowskim możliwość stosowania części lub wszystkich jego przepisów do takich pojazdów.
- (5) Obecnie państwa członkowskie mają możliwość wprowadzenia dodatkowych wymogów w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oprócz tych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Skorzystanie z tej możliwości nie okazało się konieczne dla zaspokojenia pilnych potrzeb i doprowadziło do różnic w dostępie do zawodu. Należy zatem od tego odstąpić.

⁽¹⁾ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 38.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 7 kwietnia 2020 r. (Dz.U. C 153 z 7.5.2020, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Aby zwalczać zjawisko wykorzystywania tzw. firm „skrzynek pocztowych” oraz zagwarantować uczciwą konkurencję i równe warunki na rynku wewnętrznym, konieczne jest zapewnienie, aby przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły przebywali na jego terytorium oraz prowadzili działalność transportową z tego państwa. W związku z tym oraz w świetle zdobytych doświadczeń konieczne jest doprecyzowanie i wzmocnienie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby, unikając przy tym wprowadzania nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych.
- (7) Faktyczne przebywanie w sposób ciągły w państwie członkowskim siedziby powinno w szczególności oznaczać wymóg, aby dany przedsiębiorca wykonywał przewozy z wykorzystaniem odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim.
- (8) W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 wymaga się od przedsiębiorców rzeczywistego i ciągłego wykonywania przewozów przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego i odpowiednich urządzeń technicznych zlokalizowanych w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w państwie członkowskim siedziby, oraz zezwala się na wprowadzenie dodatkowych wymogów na szczeblu krajowym, przy czym najczęściej dotyczą one dysponowania miejscami parkingowymi w państwie członkowskim siedziby. Jednakże wymogi te stosowane są niejednolicie i nie były wystarczające, aby zapewnić rzeczywisty związek z tym państwem członkowskim, w celu skutecznego zwalczania firm „skrzynek pocztowych” i zmniejszania ryzyka występowania systematycznego kabotażu oraz zatrudniania kierowców nomadycznych z przedsiębiorstwa, do którego pojazdy nie wracają. Biorąc pod uwagę, że w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego w obszarze transportu niezbędne mogą być przepisy szczególne w sprawie swobody przedsiębiorczości i świadczenia usług, wskazana jest dalsza harmonizacja wymogów dotyczących siedziby i wzmocnienie wymogów związanych z przebywaniem pojazdów wykorzystywanych przez przewoźnika na terytorium państwa członkowskiego siedziby.

Doprecyzowanie minimalnego okresu, po którym pojazd musi powrócić do państwa siedziby, przyczynia się również do zapewnienia należytego utrzymania pojazdów przy użyciu wyposażenia technicznego znajdującego się w państwie członkowskim siedziby i ułatwia przeprowadzanie kontroli. Cykl takich powrotów powinien być zsynchronizowany z obowiązkiem nałożonym na przedsiębiorstwo transportowe rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006⁽⁶⁾ dotyczącym organizowania jego przewozów w sposób umożliwiający kierowcy powrót do domu nie rzadziej niż raz na cztery tygodnie, tak aby oba obowiązki mogły być spełniane przez powrót kierowcy wraz z pojazdem nie rzadziej niż raz na dwa czterotygodniowe cykle. Synchronizacja ta wzmacnia prawo kierowcy do powrotu i zmniejsza ryzyko, że pojazd musiałby powrócić do państwa siedziby jedynie w celu spełnienia tego nowego wymogu dotyczącego siedziby. Wymóg powrotu do państwa członkowskiego siedziby nie powinien jednak wymagać przeprowadzenia określonej liczby operacji w państwie członkowskim siedziby ani w inny sposób ograniczać możliwości świadczenia przez przewoźników usług na rynku wewnętrznym.

- (9) W zakresie, w jakim dostęp do zawodu przewoźnika drogowego zależy od dobrej reputacji danego przedsiębiorcy, potrzebne jest doprecyzowanie w odniesieniu do osób, których postępowanie należy brać pod uwagę, procedur administracyjnych, których należy przestrzegać, i okresów karencji wymaganych do odzyskania dobrej reputacji po jej utracie przez zarządzającego transportem.
- (10) Do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych ze względu na ich potencjalny znaczny wpływ na warunki uczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego.
- (11) Do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników w transporcie drogowym, kabotażu i prawa właściwego dla zobowiązań umownych ze względu na ich potencjalny znaczny wpływ na rynek transportu drogowego oraz ochronę socjalną pracowników.
- (12) Ze względu na znaczenie uczciwej konkurencji na rynku wewnętrznym przy ocenie dobrej reputacji zarządzających transportem i przedsiębiorców transportowych należy brać pod uwagę naruszenia przepisów unijnych w tym zakresie, w tym przepisów dotyczących dostępu do rynku, takich jak przepisy dotyczące kabotażu. Należy odpowiednio doprecyzować warunki, na jakich powierzono Komisji uprawnienia do określenia wagi odnośnych naruszeń.
- (13) Właściwe organy krajowe miały trudności z określeniem dokumentów, które przedsiębiorcy transportowi mogą składać jako potwierdzenie zdolności finansowej, szczególnie w przypadku braku poświadczonych rocznych sprawozdań finansowych. Należy zatem doprecyzować przepisy dotyczące dowodów wymaganych do celów wykazania zdolności finansowej.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- (14) Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego rzeczy w transporcie międzynarodowym, wykorzystujący pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony, powinni mieć minimalną zdolność finansową, aby zapewnić, że dysponują oni środkami niezbędnymi do stałego i długoterminowego wykonywania przewozów drogowych. Ponieważ jednak przewozy wykonywane z wykorzystaniem tych pojazdów mają na ogół ograniczony zakres, odnoszące się do nich wymogi zdolności finansowej powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Przy ustalaniu wymaganej zdolności finansowej należy uwzględnić zespoły pojazdów. Właściwe organy powinny stosować wyższe wymogi finansowe, jeżeli dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów przekracza 3,5 tony.
- (15) W celu utrzymania i stworzenia wysokich standardów dla przedsiębiorców bez wywierania negatywnego wpływu na rynek wewnętrzny transportu drogowego, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zastosowania wymogów finansowych związanych z użytkowaniem pojazdów ciężarowych również wobec przedsiębiorców mających siedzibę na ich terytorium w odniesieniu do pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony.
- (16) W celu zapewnienia rzetelności w transporcie drogowym i poprawy windykacji wierzytelności wobec podmiotów prawa publicznego państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania wypełniania zobowiązań płatniczych na rzecz podmiotów publicznych, takich jak należności z tytułu podatku od wartości dodanej i składki na ubezpieczenie społeczne, oraz wymagania, by przedsiębiorcy nie podlegali postępowaniom mającym na celu ochronę ich aktywów.
- (17) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być możliwie jak najbardziej kompletne i aktualne, tak aby krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie odpowiednich przepisów dysponowały wystarczającymi informacjami o przewoźnikach będących przedmiotem kontroli. W szczególności informacje dotyczące numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, oraz oceny związanej z tymi przewoźnikami ryzyka powinny pozwolić na lepsze egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 w wymiarze krajowym i transgranicznym. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.
- (18) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania między innymi procedur technicznych w zakresie elektronicznego dostępu do krajowych rejestrów elektronicznych innych państw członkowskich. Może to obejmować procedury niezbędne do zapewnienia, aby podczas kontroli drogowych właściwe organy miały dostęp do zharmonizowanej oceny ryzyka przedsiębiorstwa na mocy art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE⁽⁷⁾. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) Definicja najpoważniejszych naruszeń dotyczących przekroczenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu, przewidziana w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, nie odpowiada obecnie obowiązującym przepisom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. Niespójność ta prowadzi do niepewności prawa i rozbieżnych praktyk wśród organów krajowych, a co za tym idzie, do trudności w egzekwowaniu tych przepisów. Dlatego definicję tę należy doprecyzować, aby zapewnić spójność między tymi dwoma rozporządzeniami.
- (20) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim (zwanego dalej „kabotażem”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania a jednocześnie powinny utrzymywać osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.
- (21) Przewozy kabotażowe powinny pomóc w zwiększeniu współczynnika obciążenia pojazdów ciężarowych i ograniczenia pustych przebiegów i powinny być dozwolone, o ile nie są wykonywane w sposób powodujący powstanie stałej lub ciągłej działalności w danym państwie członkowskim. W celu zapewnienia, by przewozy kabotażowe nie były wykonywane w sposób skutkujący prowadzeniem stałej lub ciągłej działalności, przewoźnicy nie powinni mieć możliwości wykonywania przewozów kabotażowych w tym samym państwie członkowskim przez pewien czas po zakończeniu okresu przeznaczonego na wykonywanie przewozów kabotażowych.

(7) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

(8) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (22) Dalsza liberalizacja kabotażu ustanowiona art. 4 dyrektywy Rady 92/106/EWG⁽⁹⁾ w porównaniu do kabotażu wykonywanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 wpłynęła korzystnie na promowanie transportu kombinowanego i powinna co do zasady zostać utrzymana, należy jednak zapewnić, aby nie dochodziło do nadużyć. Doświadczenie wskazuje, że w pewnych regionach Unii przepis ten był systematycznie wykorzystywany jako sposób na obchodzenie tymczasowego charakteru kabotażu i jako podstawa stałej obecności pojazdów w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby przedsiębiorcy. Takie nieuczciwe praktyki mogą prowadzić do dumpingu socjalnego i zagrażają przestrzeganiu ram prawnych dotyczących kabotażu. W związku z tym państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia odstępstwa od art. 4 dyrektywy 92/106/EWG i stosowania przepisów dotyczących kabotażu zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 w celu rozwiązania takich problemów poprzez wprowadzenie proporcjonalnego ograniczenia ciągłego przebywania pojazdów na swoim terytorium.
- (23) Efektywne i skuteczne egzekwowanie przepisów to warunek wstępny uczciwej konkurencji na rynku wewnętrznym. Dalsza cyfryzacja narzędzi kontrolnych służących do egzekwowania przepisów ma kluczowe znaczenie, ponieważ odciąży organy kontrolne, ograniczy zbędne obciążenia administracyjne dla przewoźników międzynarodowych, w tym w szczególności dla małych i średnich przedsiębiorstw, a także pozwoli w większym zakresie ukierunkować kontrole na przewoźników o wysokim stopniu ryzyka oraz na wykrywanie nadużyć. Należy doprecyzować środki, za pomocą których przewoźnicy drogowi mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Kontrole drogowe powinny być przeprowadzane w oparciu o dokumenty przewozowe i, jeżeli są dostępne, zapisy tachografu. W celu uproszczenia dostarczania odpowiednich dowodów oraz ich przetwarzania przez właściwe organy, wykorzystywanie i przekazywanie informacji przewozowych w formie elektronicznej należy uznać za sposób wykazania zgodności z przepisami. Używany do tego celu format powinien zapewniać wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie efektywnej elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest zapewnienie spójności ram regulacyjnych i ustanowienie przepisów dotyczących uproszczenia procedur administracyjnych.
- (24) Przedsiębiorcy transportowi są adresatami przepisów dotyczących przewozów międzynarodowych i jako tacy ponoszą konsekwencje wszelkich popełnianych przez siebie naruszeń. Jednakże w celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorców zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowych rzeczy, państwa członkowskie powinny również ustanowić jasne i przewidywalne przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszaniem przepisów rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.
- (25) Europejski Urząd ds. Pracy, którego zakres działalności, określony w art. 1 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149⁽¹⁰⁾, obejmuje rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, będzie odgrywał ważną rolę we wspieraniu państw członkowskich w odpowiednim egzekwowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia. Rola ta będzie w szczególności dotyczyła skoordynowanych kontroli, ułatwiania współpracy i wymiany informacji między państwami członkowskimi, promowania i wymiany najlepszych praktyk, wspierania budowania potencjału, szkoleń i kampanii informacyjnych.
- (26) W celu uwzględnienia zmian zachodzących na rynku i postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załączników I, II i III do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz zmiany załączników I, II i III do rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹¹⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (27) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie wprowadzenie pewnego stopnia harmonizacji w niektórych obszarach, które do tej pory nie były zharmonizowane prawem Unii, w szczególności w odniesieniu do transportu z wykorzystaniem lekkich pojazdów ciężarowych i do egzekwowania prawa, a także zbliżenie

⁽⁹⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające Europejski Urząd ds. Pracy, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 883/2004, (UE) nr 492/2011 i (UE) 2016/589 oraz uchylające decyzję (UE) 2016/344 (Dz.U. L 186 z 11.7.2019, s. 21).

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

warunków konkurencji i poprawa ich egzekwowania, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na charakter tych celów w połączeniu z transgranicznym charakterem transportu drogowego, możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

- (28) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 ⁽¹²⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009

W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, wykonujących wyłącznie przewozy krajowe w państwie członkowskim siedziby danego przedsiębiorcy;”;

- b) dodaje się literę w brzmieniu:

„aa) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 tony;”;

- c) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przedsiębiorców wykonujących usługi przewozów drogowych osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje przewozów drogowych osób.”;

- d) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Do celów akapitu pierwszego lit. b) każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na własny rachunek, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową, uznaje się za przewóz wyłącznie w celach niezarobkowych.”;

- 2) uchyla się art. 3 ust. 2;

- 3) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby

1. Aby spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. a), przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim siedziby:

- a) posiadać lokale, w których ma dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności – w formie elektronicznej lub w dowolnej innej formie – w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, dokumentów zawierających dane na temat kabotażu, czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz do wszelkich innych dokumentów, do których właściwy organ musi mieć dostęp, w celu weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę warunków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu;
- b) organizować przewozy flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia;

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

- c) być zarejestrowany w rejestrze spółek handlowych tego państwa członkowskiego lub w innym rejestrze tego rodzaju, gdy wymaga tego prawo krajowe;
 - d) podlegać podatkowi od dochodów oraz, gdy wymaga tego prawo krajowe, posiadać ważny numer identyfikacyjny do celów podatku od wartości dodanej;
 - e) gdy zezwolenie zostanie wydane – dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub wprowadzony do ruchu i dopuszczony do użytkowania zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, niezależnie od tego, czy jest właścicielem tego pojazdu czy użytkownikiem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;
 - f) w sposób rzeczywisty i ciągły prowadzić działania administracyjne i handlowe przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu i urządzeń w lokalach, o których mowa w lit. a), znajdującym się w tym państwie członkowskim oraz w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać przewozami z wykorzystaniem pojazdów, o których mowa w lit. g), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;
 - g) na bieżąco i w sposób regularny dysponować liczbą pojazdów spełniających warunki określone w lit. e), i kierowcami umiejscowionymi zazwyczaj w bazie eksploatacyjnej w tym państwie członkowskim, proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez przedsiębiorcę przewozów.
2. Oprócz wymogów określonych w ust. 1 państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorcy, by w państwie członkowskim siedziby miał:
- a) proporcjonalnie do skali swojej działalności – odpowiednio wykwalifikowany personel administracyjny w swoich lokalach lub zarządzającego transportem, z którym można skontaktować się w standardowych godzinach pracy;
 - b) proporcjonalnie do skali swojej działalności – infrastrukturę operacyjną inną niż sprzęt techniczny, o którym mowa w ust. 1 lit. f), na terytorium tego państwa członkowskiego, w tym biuro czynne w standardowych godzinach pracy.”;
- 4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń dotyczy wyroków skazujących lub sankcji wobec samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych oraz innych właściwych osób określonych przez dane państwo członkowskie lub naruszeń popełnionych przez wyżej wymienione osoby.”;
 - (ii) w akapicie trzecim lit. a) ppkt (vi) skreśla się wyraz „oraz”;
 - (iii) w akapicie trzecim lit. a) dodaje się punkt w brzmieniu:

„(vii) prawo podatkowe; oraz”;
 - (iv) w akapicie trzecim lit. b) dodaje się punkty w brzmieniu:

„(xi) delegowania pracowników w transporcie drogowym;

(xii) prawa właściwego dla zobowiązań umownych;

(xiii) kabotażu.”;
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b) w przypadku gdy zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy został, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazany za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na niego sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów unijnych, określonych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego siedziby w odpowiedni i terminowy sposób przeprowadza i kończy postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę na miejscu w lokalach danego przedsiębiorcy.

W toku postępowania administracyjnego zarządzający transportem lub inni przedstawiciele prawni przedsiębiorcy transportowego, stosownie do sytuacji, mają prawo do złożenia uwag i wyjaśnień.

W toku postępowania administracyjnego właściwy organ ocenia, czy ze względu na szczególne okoliczności utrata dobrej reputacji stanowiłaby w danym przypadku nieproporcjonalny środek. W ramach tej oceny właściwy organ bierze pod uwagę liczbę poważnych naruszeń przepisów krajowych i przepisów unijnych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci, a także liczbę najpoważniejszych naruszeń przepisów unijnych, określonych w załączniku IV, w odniesieniu do których zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy został skazany lub nałożono na niego sankcje. Każda taka decyzja musi być należycie umotywowana i uzasadniona.

Jeżeli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalny środek, podejmuje wówczas decyzję, że dobra reputacja danego przedsiębiorcy pozostaje nienaruszona. Uzasadnienie tej decyzji zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczbę takich decyzji podaje się w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.

W przypadku gdy właściwy organ nie uzna, że utrata dobrej reputacji będzie nieproporcjonalnym środkiem, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów unijnych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci lit. b), które – poza naruszeniami określonymi w załączniku IV – mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Ustalając priorytety kontroli zgodnie z art. 12 ust. 1, państwa członkowskie biorą pod uwagę informacje o tych naruszeniach, w tym informacje otrzymane od innych państw członkowskich.

W tym celu Komisja:

- a) określa kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń;
- b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, w tym poprzez negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu;
- c) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę pojazdów wykorzystywanych w operacjach transportowych, którymi zarządza zarządzający transportem.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 3.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. Przedsiębiorca wykazuje na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że każdego roku dysponuje kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej:

- a) 9 000 EUR, na pierwszy wykorzystywany pojazd silnikowy;
- b) 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony; oraz
- c) 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony.

Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony, wykazują co roku na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że na każdy rok dysponują kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej:

- a) 1 800 EUR na pierwszy wykorzystywany pojazd; oraz
- b) 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorców mających siedzibę na ich terytorium, by wykazali, że w odniesieniu do tych pojazdów dysponują takimi samymi kwotami kapitału i rezerw jak w przypadku pojazdów, o których mowa w akapicie pierwszym. W takim przypadku właściwy organ danego państwa członkowskiego informuje odpowiednio Komisję, która podaje te informacje do wiadomości publicznej.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Oprócz wymogów określonych w ust. 1 państwa członkowskie mogą wymagać, by przedsiębiorca, zarządzający transportem lub inna wskazana przez państwa członkowskie odpowiednia osoba nie mieli zaległych wierzytelności o charakterze nieosobistym wobec podmiotów prawa publicznego i nie byli postawieni w stan upadłości ani nie podlegali postępowaniu upadłościowemu ani postępowaniu likwidacyjnemu.”;

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą poświadczenia określonego przez właściwy organ, takiego jak gwarancja bankowa lub polisa ubezpieczeniowa, w tym polisa ubezpieczenia od odpowiedzialności zawodowej, z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, lub inny wiążący dokument stanowiący solidarną gwarancję za przedsiębiorcę na kwoty określone w ust. 1.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W drodze odstępstwa od ust. 1, w przypadku braku poświadczanego rocznego sprawozdania finansowego za rok rejestracji przedsiębiorcy właściwy organ zezwala, by przedsiębiorca wykazał zdolność finansową za pomocą poświadczenia, takiego jak gwarancja bankowa, dokument umożliwiający przedsiębiorcy uzyskanie kredytu, wydany przez instytucję finansową, lub inny, określony przez właściwy organ, wiążący dokument potwierdzający, że przedsiębiorca dysponuje kwotami określonymi w ust. 1.”;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W celu zapewnienia odpowiedniej aktualizacji wiedzy przez osobę lub osoby, o których mowa w ust. 1, w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa członkowskie mogą zachęcać do uczestnictwa w cyklicznych szkoleniach co trzy lata w dziedzinach wymienionych w załączniku I.”;

b) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Komisja uprawniona jest do przyjmowania aktów delegowanych zmieniających załączniki I, II i III zgodnie z art. 24a w celu dostosowania ich do zmian na rynku i postępu technicznego.”;

7) w art. 9 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Na potrzeby przyznania licencji przedsiębiorcy zajmującemu się przewozem drogowym rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu z egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, osób, które wykazą, że przed dniem 20 sierpnia 2020 r. nieprzerwanie przez okres 10 lat zarządzały przedsiębiorstwem tego samego typu.”;

8) w art. 11 ust. 4 uchyla się akapit trzeci;

9) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwe organy regularnie sprawdzają, czy przedsiębiorcy, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi określone w art. 3 niniejszego rozporządzenia. W tym celu państwa członkowskie przeprowadzają kontrole – w tym, w stosownych przypadkach, kontrole na miejscu w lokalach danego przedsiębiorcy – w przedsiębiorstwach, które zostały sklasyfikowane jako przedsiębiorstwa podwyższonego ryzyka. Mając to na względzie, państwa członkowskie rozszerzają system oceny ryzyka ustanowiony przez siebie na podstawie art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE (*) o wszystkie naruszenia, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia.

(*) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).”;

b) w ust. 2 uchyla się akapit drugi;

10) art. 13 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – w przypadku gdy wymóg zdolności finansowej nie został spełniony, aby wykazać, że wymóg ten jest ponownie spełniany w sposób ciągły.”;

11) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Właściwy organ nie potwierdza odzyskania dobrej reputacji przez zarządzającego transportem wcześniej niż w terminie jednego roku od daty utraty dobrej reputacji i w żadnym przypadku zanim zarządzający transportem nie wykaże, że odbył odpowiednie szkolenie trwające co najmniej trzy miesiące lub zdał egzamin obejmujący dziedziny wymienione w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i z ust. 1 niniejszego artykułu certyfikat kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 8 ust. 8, zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.”;

12) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych jako spełniających wymogi określone w art. 3 w odniesieniu do dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, w stosownych przypadkach, nazwisko przedstawiciela prawnego.”;

(ii) dodaje się litery w brzmieniu:

„g) numery rejestracyjne pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. g);

h) liczbę osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, która jest wprowadzana do rejestru krajowego do dnia 31 marca każdego roku;

i) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa na podstawie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE.”;

(iii) akapity drugi, trzeci i czwarty otrzymują brzmienie:

„Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.

Państwa członkowskie mogą zdecydować, że dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–i), będą przechowywane w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku dane, o których mowa w lit. e) i f), są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio wszystkim właściwym organom w danym państwie członkowskim. Żądanych informacji udziela się w ciągu pięciu dni roboczych od otrzymania wniosku.

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. g), h) oraz i), są dostępne właściwym organom podczas kontroli drogowych nie później niż 12 miesięcy od wejścia w życie aktu wykonawczego przyjętego na podstawie ust. 6, określającego funkcje, które umożliwią właściwym organom dostęp do danych podczas kontroli drogowych

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–i), dostępne są organom innym niż właściwe organy jedynie w przypadku, gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego, a urzędnicy zostali zobowiązani pod przysięgą lub w inny formalny sposób do zachowania tajemnicy.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie przyjmują wszelkie niezbędne środki dla zapewnienia aktualizacji i zapewnienia dokładności wszystkich danych przechowywanych w krajowym rejestrze elektronicznym.”;

c) w ust. 6 dodaje się akapity w brzmieniu:

„Do dnia przypadającego 14 miesięcy po przyjęciu aktu wykonawczego w sprawie wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE, Komisja przyjmie akty wykonawcze określające funkcje pozwalające na to, by podczas kontroli drogowych właściwe organy miały dostęp do danych, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. g), h) oraz i).

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 25 ust. 2.”;

d) uchyla się ust. 7.

13) art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia z innymi państwami członkowskimi. Do dnia 4 grudnia 2011 r. państwa członkowskie prześlą Komisji nazwy i adresy swoich punktów kontaktowych. Komisja sporządzi wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekaże go państwom członkowskim.

2. Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują i niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy oraz wszelkich innych niezbędnych informacji, aby ułatwić wdrożenie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.

3. Właściwe organy państw członkowskich wymieniają informacje na temat wyroków skazujących i sankcji związanych z poważnymi naruszeniami, o których mowa w art. 6 ust. 2. Państwo członkowskie, które otrzymuje powiadomienie o określonym w art. 6 ust. 2 poważnym naruszeniu, którego skutkiem było wydanie wyroku skazującego lub nałożenie sankcji w innym państwie członkowskim w ciągu ostatnich dwóch lat, wpisuje to zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.

4. Państwa członkowskie odpowiadają na wnioski o informacje otrzymane od wszystkich właściwych organów innych państw członkowskich oraz przeprowadzają kontrole, inspekcje i postępowania wyjaśniające dotyczące przestrzegania przez przewoźników drogowych mających siedzibę na ich terytorium wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. a). Takie wnioski o informacje mogą obejmować dostęp do dokumentów wymaganych do wykazania, że warunki określone w art. 5 są spełnione. Wnioski o informacje składane przez właściwe organy państw członkowskich muszą być należycie uzasadnione i umotywowane. W tym celu wnioski muszą zawierać wiarygodne informacje dotyczące ewentualnych naruszeń art. 3 ust. 1 lit. a), wskazywać cel wniosku i wystarczająco szczegółowo określać informacje i dokumenty będące przedmiotem wniosku.

5. Państwa członkowskie przekazują informacje, o które wystąpią z wnioskiem inne państwa członkowskie na podstawie ust. 4, w ciągu 30 dni roboczych od otrzymania wniosku. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie.

6. W przypadku gdy państwo członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, uzna, że wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku. Wnioskujące państwo członkowskie przedstawia dodatkowe uzasadnienie wniosku. Jeżeli wnioskujące państwo członkowskie nie jest w stanie przedstawić dodatkowego uzasadnienia wniosku, państwo członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, może odrzucić wniosek.

7. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub postępowania wyjaśniającego jest utrudnione, państwo członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w terminie dziesięciu dni roboczych od otrzymania wniosku, podając uzasadnienie tego utrudnienia. Zainteresowane państwa członkowskie omawiają ze sobą wszelkie występujące trudności w celu znalezienia rozwiązania. W przypadku powtarzających się opóźnień w dostarczaniu informacji wnioskującemu państwu członkowskiemu informuje się o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki.

8. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 3, odbywa się poprzez system wymiany informacji, tj. przez system europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), ustanowiony rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1213/2010 (*). Współpraca administracyjna i wzajemna pomoc między właściwymi organami państw członkowskich przewidziane w ust. 4–7 jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 (**). W tym celu każde państwo członkowskie może wyznaczyć punkt kontaktowy jako właściwy organ, o którym mowa w ust. 1, i o jego wyznaczeniu informuje Komisję za pośrednictwem IMI.

9. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazywane im na podstawie niniejszego artykułu były wykorzystywane jedynie w odniesieniu do celów określonych we wniosku. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych wykonywane jest wyłącznie na potrzeby przestrzegania niniejszego rozporządzenia i musi być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (**).

10. Działania w ramach wzajemnej współpracy i pomocy administracyjnej prowadzone są nieodpłatnie.

11. Wniosek o udzielenie informacji nie wyklucza podjęcia przez właściwe organy działań zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i unijnymi w celu zbadania domniemych naruszeń niniejszego rozporządzenia i zapobiegania im.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (Dz.U. L 335 z 18.12.2010, s. 21).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE (rozporządzenie w sprawie IMI) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

(***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).”;

14) w art. 23 dodaje się akapity w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od art. 1 ust. 2 do dnia 21 maja 2022 r. przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowe przewozy drogowie rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, są zwolnieni ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, o ile prawo państwa członkowskiego siedziby nie stanowi inaczej.

W drodze odstępstwa od art. 16 ust. 2 wymóg wprowadzania do krajowych rejestrów elektronicznych oceny ryzyka przedsiębiorstwa zacznie być stosowany 14 miesięcy po wejściu w życie aktu wykonawczego dotyczącego wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE.”;

15) uchyla się art. 24;

16) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 24a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 20 sierpnia 2020 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 9, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*).

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 9 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w ciągu dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

(*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

17) w art. 25 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

18) w art. 26 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Sprawozdania i przegląd”;

b) ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) liczbę zezwoleń wydanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w podziale na rok i rodzaj, liczbę zezwoleń zawieszonych, liczbę cofniętych zezwoleń, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności, wraz z przyczynami wydania tych decyzji. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 21 maja 2022 r. zawierają wyszczególnienie tych pozycji również w podziale na:

(i) przewoźników drogowych osób;

(ii) przewoźników drogowych rzeczy, którzy wykorzystują wyłącznie pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony; oraz

(iii) wszystkich pozostałych przewoźników drogowych rzeczy;”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3. Państwa członkowskie co dwa lata przekazują Komisji sprawozdanie na temat wniosków złożonych przez nie na podstawie art. 18 ust. 4–9 oraz odpowiedzi otrzymanych od innych państw członkowskich, a także działań podjętych na podstawie dostarczonych informacji.

4. Do dnia 21 sierpnia 2023 r. Komisja, na podstawie zebranych przez siebie zgodnie z ust. 3 informacji, a także na podstawie dodatkowych dowodów, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie szczegółowe sprawozdanie na temat zakresu współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi, ewentualnych niedociągnięć w tym względzie oraz możliwych sposobów usprawnienia współpracy. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

5. Komisja dokona oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia do dnia 21 sierpnia 2023 r. i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia.

6. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 5, Komisja regularnie dokonuje oceny niniejszego rozporządzenia i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

7. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 5 i 6, dołącza się odpowiednie wnioski ustawodawcze.”;

19) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„**Najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2**”;

b) pkt 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 50 %.”;

c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości, lub posiadanie w pojeździe lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.”.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009

W rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) do dnia 20 maja 2022 r.: przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony;”;

b) dodaje się literę w brzmieniu:

„ca) od dnia 20 maja 2022 r.: przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 tony;”;

2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 uchyla się akapit trzeci;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione odpisy są zgodne ze wzorem określonym w załączniku II, który określa również warunki dotyczące korzystania z niej. Zawierają one co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I.

W przypadku pojazdów wykorzystywanych do przewozu rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony i do których stosuje się niższe wymogi finansowe określone w art. 7 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, organ wydający zapisuje w sekcji »uwagi szczegółowe« licencji wspólnotowej lub jej uwierzytelnione odpisu: » ≤ 3,5 t«.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 14b aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu dostosowania ich do postępu technicznego.”;

3) art. 5 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 14b aktów delegowanych zmieniających załącznik III w celu dostosowania go do postępu technicznego.”;

4) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim.”;

b) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„3. Krajowe przewozy drogowe rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem jedynie wtedy, gdy przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający wykonanie poprzedniego przewozu międzynarodowego oraz każdego kolejnego przewozu kabotażowego. W przypadku gdy pojazd znajdował się na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego w okresie czterech dni poprzedzających przewóz międzynarodowy, przewoźnik przedstawia również wyraźne dowody potwierdzające wszystkie przewozy wykonane w tym okresie.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4a. Dowód, o którym mowa w ust. 3, przedstawia się lub przesyła na żądanie upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego i w czasie trwania kontroli drogowej. Może on być przedstawiany lub przesyłany w formie elektronicznej, w umożliwiającym zmiany ustrukturyzowanym formacie, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania elektronicznego, jak np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) na podstawie Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. Podczas kontroli drogowej kierowca może nawiązać kontakt z główną siedzibą przedsiębiorstwa, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem w celu przedstawienia wszelkich dowodów, o których mowa w ust. 3, przed zakończeniem kontroli drogowej.”;

d) w ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

„5. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby, zgodnie z ustawodawstwem tego państwa członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego przewozu drogowego rzeczy określonego w art. 1 ust. 5 lit. a)–ca), może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.”;

5) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja analizuje sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z komitetem ustanowionym na podstawie art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*), podejmuje w terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa członkowskiego decyzję o konieczności zastosowania środków ochronnych, i w razie potrzeby przyjmuje je.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. W uzupełnieniu ust. 1–6 niniejszego artykułu, i w drodze odstępstwa od art. 4 dyrektywy 92/106/EWG, państwa członkowskie mogą – jeżeli jest to konieczne do uniknięcia nadużywania tego ostatniego przepisu poprzez świadczenie nieograniczonych i ciągłych usług obejmujących początkowe lub końcowe odcinki drogowe w przyjmującym państwie członkowskim, stanowiące część operacji transportu kombinowanego między państwami członkowskimi – przewidzieć, że art. 8 niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do przewoźników podczas wykonywania przez nich w tym państwie członkowskim takich początkowych lub końcowych odcinków drogowego przewozu rzeczy. W odniesieniu do takich odcinków drogowego przewozu rzeczy państwa członkowskie mogą przewidzieć okres dłuższy niż siedmiodniowy okres przewidziany w art. 8 ust. 2 niniejszego rozporządzenia i mogą przewidzieć okres krótszy niż czterodniowy okres przewidziany w art. 8 ust. 2a niniejszego rozporządzenia. Stosowanie art. 8 ust. 4 niniejszego rozporządzenia do takich przewozów pozostaje bez uszczerbku dla wymogów wynikających z dyrektywy 92/106/EWG. Państwa członkowskie korzystające z odstępstwa przewidzianego w niniejszym ustępie powiadamiają o tym Komisję przed zastosowaniem odpowiednich środków krajowych. Dokonują przeglądu tych środków nie rzadziej niż co pięć lat i powiadamiają Komisję o wynikach tego przeglądu. W przejrzysty sposób udostępniają do wiadomości publicznej przepisy, w tym informacje o czasie trwania odpowiednich okresów.”;

6) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Kontrole

1. W celu dalszego egzekwowania obowiązków określonych w niniejszym rozdziale państwa członkowskie zapewniają, aby na ich terytorium stosowana była spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów. Strategia ta skupia się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE (*).

2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych.

3. Co najmniej dwa razy do roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe przewozów kabotażowych. Kontrole te podejmowane są jednocześnie przez organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów w dziedzinie transportu drogowego z dwóch lub więcej państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów krajowych działa na swoim własnym terytorium. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami przewidzianymi w art. 5 dyrektywy 2006/22/WE. Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych krajowe punkty kontaktowe wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 wymieniają informacje na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń.

(*) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).”;

7) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Odpowiedzialność

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów rozdziałów II i III, w przypadku gdy wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zleczone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem przepisów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 14b

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 4 i art. 5 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 20 sierpnia 2020 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 4 i art. 5 ust. 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*).

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 4 i art. 5 ust. 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

(*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

8) uchyla się art. 15;

9) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Sprawozdawczość i przegląd

1. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat licencję wspólnotową oraz o liczbie uwierzytelnionych odpisów licencji odpowiadających pojazdom dopuszczonym do ruchu według stanu na ten dzień. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy.

2. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie świadectw kierowcy wydanych w każdym z dwóch poprzednich lat kalendarzowych, jak również o liczbie świadectw kierowcy będących w obiegu na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy.
3. Najpóźniej do dnia 21 sierpnia 2022 r. państwa członkowskie przekazują Komisji krajowe strategie egzekwowania przepisów przyjęte na podstawie art. 10a. Najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o działaniach kontrolnych w zakresie egzekwowania przepisów przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym na podstawie art. 10a, w tym w stosownych przypadkach o liczbie przeprowadzonych kontroli. Informacje te obejmują liczbę skontrolowanych pojazdów.
4. Do dnia 21 sierpnia 2024 r. Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu unijnego rynku transportu drogowego. Sprawozdanie zawiera analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz zmian w warunkach zatrudnienia w zawodzie.
5. Komisja dokona oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia, w szczególności wpływu zmian art. 8 wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 (*), do dnia 21 sierpnia 2023 r. i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia.
6. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 5, Komisja dokonuje regularnej oceny niniejszego rozporządzenia i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
7. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 5 i 6, dołącza się odpowiednie wnioski ustawodawcze.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 17)."

Artykuł 3

Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkt w brzmieniu:

„15. 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 (*): Art. 18 ust. 8.

(*) Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.”.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się dnia 21 lutego 2022 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D.M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. KLOECKNER

Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1056**z dnia 15 lipca 2020 r.****w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wydajność transportu towarowego i logistyki ma zasadnicze znaczenie dla wzrostu i konkurencyjności gospodarki Unii, funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz spójności społecznej i gospodarczej wszystkich regionów Unii.
- (2) Celem niniejszego rozporządzenia jest zachęcenie do cyfryzacji transportu towarowego i logistyki w celu zmniejszenia kosztów administracyjnych, poprawy zdolności właściwych organów w zakresie egzekwowania oraz zwiększenia efektywności i zrównoważonego charakteru transportu.
- (3) Przepływom towarów, w tym odpadów, towarzyszy duża ilość informacji wymienianych nadal w formie papierowej między przedsiębiorstwami oraz między przedsiębiorstwami a właściwymi organami. Korzystanie z dokumentów w formie papierowej stanowi znaczne obciążenie administracyjne dla operatorów logistycznych i dodatkowy koszt dla operatorów logistycznych i powiązanych sektorów (takich jak handel i produkcja), w szczególności dla MŚP, i ma negatywny wpływ na środowisko.
- (4) Brak jednolitych ram prawnych na szczeblu Unii zobowiązujących właściwe organy do uznawania w postaci elektronicznej odpowiednich informacji dotyczących transportu towarowego, których dostarczenie jest wymagane przez przepisy jest uważany za główny powód braku postępów w kierunku uproszczenia i większej wydajności wymiany informacji możliwej dzięki dostępnym środkom elektronicznym. Uznawanie przez właściwe organy informacji w postaci elektronicznej ze wspólnymi specyfikacjami ułatwiłoby nie tylko komunikację między właściwymi organami a podmiotami gospodarczymi, ale pośrednio również rozwój jednolitej i uproszczonej komunikacji elektronicznej między przedsiębiorstwami w całej Unii. Doprowadziłoby to również do znacznych oszczędności kosztów administracyjnych dla podmiotów gospodarczych, w szczególności MŚP, które stanowią znaczną większość przedsiębiorstw transportowych i logistycznych w Unii.
- (5) Niektóre obszary unijnego prawa transportowego wymagają od właściwych organów uznawania informacji w postaci cyfrowej, ale zdecydowanie nie dotyczy to wszystkich odpowiednich aktów prawnych Unii. Powinna istnieć możliwość wykorzystywania środków elektronicznych w celu udostępniania właściwym organom informacji regulacyjnych dotyczących transportu towarowego na całym terytorium Unii oraz w odniesieniu do wszystkich odpowiednich faz operacji transportu przeprowadzanych w Unii. Ponadto możliwość ta powinna mieć zastosowanie do wszystkich informacji regulacyjnych oraz we wszystkich rodzajach transportu.
- (6) W związku z tym właściwe organy powinny zostać zobowiązane do uznawania informacji udostępnianych drogą elektroniczną, ilekroć podmioty gospodarcze mają obowiązek udostępniać informacje jako dowód potwierdzający spełnienie wymogów określonych w aktach prawnych Unii objętych niniejszym rozporządzeniem. Wymóg ten powinien również obejmować informacje żądane przez organy jako informacje dodatkowe, zgodnie z przepisami tych aktów prawnych Unii, na przykład w przypadku braku niektórych informacji. To samo powinno mieć zastosowanie, w przypadku gdy prawo krajowe wymaga dostarczania informacji regulacyjnych, które są w całości lub w części identyczne z informacjami, które mają być dostarczane na mocy aktów prawnych Unii objętych niniejszym rozporządzeniem. Organy powinny również w odniesieniu do tych informacji dążyć do komunikacji elektronicznej z zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi. Taka komunikacja nie powinna naruszać odpowiednich przepisów aktów prawnych Unii i prawa krajowego związanych z działaniami następczymi w trakcie sprawdzania informacji regulacyjnych lub po takim sprawdzeniu. Obowiązek uznawania informacji udostępnionych drogą elektroniczną przez operatorów gospodarczych nałożony na właściwe organy powinien mieć również

⁽¹⁾ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 265.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 7 kwietnia 2020 r. (Dz.U. C 157 z 8.5.2020, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 8 lipca 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

zastosowanie, ilekroć przepisy aktów prawnych Unii lub prawa krajowego objęte niniejszym rozporządzeniem wymagają informacji, o których mowa również w odpowiednich konwencjach międzynarodowych, takich jak konwencje regulujące międzynarodowe umowy przewozu różnymi środkami transportu, np. Konwencja ONZ o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), rezolucja IATA nr 672 w sprawie elektronicznego lotniczego listu przewozowego, Konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska), Budapeszteńska konwencja w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej (CMNI).

- (7) W związku z tym, że niniejsze rozporządzenie ma jedynie na celu ułatwienie i wspieranie dostarczania informacji pomiędzy podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami, drogą elektroniczną, nie powinno naruszać ono przepisów aktów prawnych Unii ani prawa krajowego określających treść informacji regulacyjnych, w szczególności nie powinno nakładać żadnych dodatkowych wymogów dotyczących informacji regulacyjnych lub języka. Chociaż niniejsze rozporządzenie ma na celu umożliwienie spełniania wymogów dotyczących informacji regulacyjnych za pomocą środków elektronicznych zamiast dokumentów w formie papierowej, nie narusza ono możliwości przedstawiania tych informacji przez zainteresowane podmioty gospodarcze w formie papierowej, zgodnie z odpowiednimi przepisami aktów prawnych Unii lub prawa krajowego ani nie powinno naruszać odpowiednich wymogów Unii dotyczących dokumentów, które należy stosować do ustrukturyzowanego przedstawiania przedmiotowych informacji. Niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1013/2006⁽³⁾ dotyczących wymogów proceduralnych dotyczących przemieszczania odpadów ani przepisów odnoszących się do kontroli prowadzonych przez urzędy celne. Niniejsze rozporządzenie nie powinno również naruszać obowiązków sprawozdawczych, w tym w odniesieniu do kompetencji urzędów celnych lub kompetencji innych organów, określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013⁽⁴⁾ lub w aktach wykonawczych lub delegowanych przyjętych na jego podstawie lub w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239⁽⁵⁾.
- (8) Wykorzystywanie środków elektronicznych do wymiany informacji regulacyjnych może zmniejszyć koszty administracyjne dla podmiotów gospodarczych i może zwiększyć wydajność właściwych organów. Zarówno podmioty gospodarcze, jak i właściwe organy musieliby podjąć niezbędne działania by umożliwić wymianę elektroniczną informacji regulacyjnych o transporcie towarowym (eFTI) w formacie nadającym się do odczytu maszynowego za pośrednictwem platform opartych na technologiach informacyjno-komunikacyjnych (platform eFTI), w tym dokonać zakupu niezbędnego sprzętu. Zainteresowane podmioty gospodarcze powinny jednak pozostać odpowiedzialne za dostarczanie informacji w formacie nadającym się do odczytu przez człowieka, ilekroć właściwe organy się o to konkretnie zwrócą, tak aby umożliwić wykonywanie ich obowiązków, w przypadku gdy dostęp do platformy eFTI nie jest możliwy.
- (9) Aby umożliwić podmiotom gospodarczym dostarczanie odpowiednich informacji w postaci elektronicznej w taki sam sposób we wszystkich państwach członkowskich, należy polegać na wspólnych specyfikacjach, które powinny zostać przyjęte przez Komisję w drodze aktów delegowanych i aktów wykonawczych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu.
- (10) Wspólne specyfikacje dotyczące definicji i technicznych cech charakterystycznych poszczególnych elementów danych powinny zapewniać interoperacyjność danych przez ustanowienie pojedynczego kompleksowego zbioru danych, które mają być wykorzystywane do przekazywania informacji drogą elektroniczną. Ten kompleksowy zbiór danych powinien zawierać wszystkie elementy danych odpowiadające wymogom informacyjnym zawartym w odpowiednich przepisach aktów prawnych Unii i prawa krajowego, w którym każdy element danych wspólny dla jednej lub większej liczby podzbiorów jest zawarty tylko raz.
- (11) Wspólne specyfikacje powinny również określać wspólne procedury i szczegółowe zasady dostępu do tych informacji i ich przetwarzania przez właściwe organy, w tym wszelkiej związanej z tym komunikacji między właściwymi organami a zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi, jak np. wnioski o informacje dodatkowe niezbędne dla właściwych organów do wykonywania ich odpowiednich kompetencji w zakresie egzekwowania przepisów zgodnie z odpowiednimi przepisami aktów prawnych i Unii i prawa krajowego.

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 64).

- (12) Podczas ustanawiania tych wspólnych specyfikacji należy w należyty sposób uwzględnić odpowiednie specyfikacje wymiany danych określone w odpowiednich aktach prawnych Unii oraz zawarte w odpowiednich normach europejskich i międzynarodowych dotyczących wymiany danych, w tym norm multimodalnych, oraz zasady i zalecenia określone w komunikacie Komisji z dnia 23 marca 2017 r. zatytułowanym „Europejskie ramy interoperacyjności – strategia wdrażania”, które zawierają podejście do świadczenia europejskich cyfrowych usług publicznych wspólnie uzgodnionych przez państwa członkowskie. Należy również zwracać należytą uwagę na to, aby specyfikacje te pozostawały technologicznie neutralne i otwarte na innowacyjne technologie.
- (13) W celu zminimalizowania kosztów zarówno dla właściwych organów, jak i podmiotów gospodarczych, można rozważyć ustanowienie punktów dostępu dla właściwych organów. Te punkty dostępu działałyby wyłącznie jako pośrednicy między platformami eFTI i właściwymi organami i w związku z tym nie powinny przechowywać ani przetwarzać danych eFTI, w dostępie do których pośredniczą, z wyjątkiem metadanych związanych z przetwarzaniem danych eFTI, takich jak rejestry operacji niezbędne do monitorowania lub do celów statystycznych. Państwa członkowskie mogłyby również uzgodnić ustanowienie wspólnych punktów dostępu dla swoich odpowiednich właściwych organów.
- (14) W niniejszym rozporządzeniu należy określić wymogi funkcjonalne mające zastosowanie do platform eFTI, które powinny być wykorzystywane przez podmioty gospodarcze do udostępniania informacji regulacyjnych dotyczących transportu towarowego (właściwym organom w formacie elektronicznym w celu spełnienia warunków obowiązkowego uznawania tych informacji przez właściwe organy, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Należy również określić wymogi dotyczące osób trzecich będących dostawcami usług w ramach platform (dostawców usług eFTI). Te wymogi powinny w szczególności zapewniać, aby: wszystkie dane eFTI mogły być przetwarzane wyłącznie zgodnie z kompleksowym systemem kontroli dostępu opartym na prawach, zapewniającym przydzielone funkcje; wszystkie właściwe organy mogły mieć natychmiastowy dostęp do tych danych zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami w zakresie egzekwowania przepisów; przetwarzanie za pomocą środków elektronicznych danych osobowych mogło być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽⁶⁾; oraz przetwarzanie szczególnie chronionych informacji handlowych mogło przebiegać w sposób zapewniający poufność tych informacji.
- (15) Komisja powinna przyjąć specyfikacje dotyczące wymogów funkcjonalnych odnoszących się do platform eFTI. Przyjmując te specyfikacje, Komisja powinna dążyć do zapewnienia interoperacyjności platform eFTI, aby ułatwić wymianę danych między takimi platformami i umożliwić podmiotom gospodarczym korzystanie z wybranej przez siebie platformy eFTI. Aby ułatwić wdrażanie i zminimalizować koszty, Komisja powinna również wziąć pod uwagę odpowiednie techniczne rozwiązania i normy stosowane przez istniejące systemy ICT. Jednocześnie Komisja powinna zapewnić, aby specyfikacje te były w jak największym stopniu neutralne pod względem technologicznym, tak aby wspierać ciągłe innowacje i unikać blokady technologicznej.
- (16) Aby zbudować zaufanie zarówno właściwych organów, jak i podmiotów gospodarczych w odniesieniu do spełniania tych wymogów funkcjonalnych przez platformy eFTI i dostawców usług eFTI, państwa członkowskie powinny wprowadzić system certyfikacji oparty na akredytacji zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008⁽⁷⁾. Aby czerpać korzyści wynikające z certyfikacji, zachęca się dostawców systemów ICT będących już w użyciu, aby zapewniali zgodność tych systemów z wymogami dotyczącymi platform eFTI określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz aby ubiegali się o certyfikację. Certyfikację systemów ICT należy przeprowadzać bezzwłocznie.
- (17) Wykorzystanie platform eFTI zapewnia podmiotom gospodarczym gwarancję uznawania informacji regulacyjnych, a właściwym organom zapewnia wiarygodny i bezpieczny dostęp do tych informacji. Jednakże i niezależnie od nałożonego na wszystkie właściwe organy obowiązku uznawania informacji udostępnianych za pośrednictwem certyfikowanej platformy eFTI zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wykorzystywanie innych systemów ICT powinno być nadal możliwe, jeżeli dane państwo członkowskie się na to zdecyduje. Jednocześnie niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać stosowania platform eFTI w relacjach między przedsiębiorstwami, ani korzystania z dodatkowych funkcji, pod warunkiem że nie wpływa to negatywnie na przetwarzanie informacji regulacyjnych wchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

- (18) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania obowiązku uznawania informacji regulacyjnych udostępnionych w formacie elektronicznym na mocy niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. W szczególności należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia wspólnych procedur i szczegółowych zasad dla właściwych organów w zakresie dostępu do tych informacji regulacyjnych i ich przetwarzania, w przypadku gdy zainteresowane podmioty gospodarcze udostępniają te informacje drogą elektroniczną, w tym szczegółowe zasady i specyfikacje techniczne, w celu ustanowienia szczegółowych specyfikacji wdrażania wymogów dotyczących platform eFTI i dostawców usług eFTI. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) W celu zapewnienia właściwego stosowania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załącznika I część A, aby uwzględnić akty delegowane lub wykonawcze przyjęte przez Komisję, które ustanawiają nowe unijne wymogi dotyczące informacji regulacyjnych w odniesieniu do transportu towarów; oraz zmiany załącznika I część B, aby włączyć wykazy wymogów dotyczących informacji regulacyjnych do prawa krajowego, które zostało notyfikowane Komisji przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz w celu włączenia nowych przepisów odpowiedniego prawa krajowego, które wprowadzają zmiany do krajowych wymogów dotyczących informacji regulacyjnych lub ustanawiają nowe odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych, które wchodzą w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia, i które zostały notyfikowane Komisji przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem; oraz w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie i zmianę wspólnego zbioru i podzbiorów danych w odniesieniu do odpowiednich wymogów dotyczących informacji regulacyjnych objętych niniejszym rozporządzeniem; oraz uzupełnienie niektórych technicznych aspektów niniejszego rozporządzenia, mianowicie w odniesieniu do zasad certyfikacji i używania znaku certyfikującego platform eFTI, a także zasad certyfikacji dostawców usług eFTI. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁹⁾.

W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowywaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. Ponadto przy opracowywaniu i przygotowywaniu tych aktów ważne jest zaangażowanie wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron na stosownych forach, takich jak grupa ekspertów ustanowiona decyzją Komisji z dnia 13 września 2018 r. ustanawiającą „Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki”.

- (20) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie zapewnienie jednolitego podejścia do uznawania przez właściwe organy informacji dotyczących transportu towarowego udostępnionych drogą elektroniczną, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę ustanowienia wspólnych wymogów możliwe jest lepsze osiągnięcie tego celu na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (21) Przetwarzanie danych osobowych za pomocą środków elektronicznych wymagane w ramach informacji regulacyjnych dotyczących transportu towarowego powinno odbywać się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.
- (22) Komisja powinna przeprowadzić ocenę niniejszego rozporządzenia. Należy gromadzić informacje, które zostaną wykorzystane na potrzeby tej oceny oraz które pomogą w ocenie skuteczności niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do celu, któremu ono służy.
- (23) Aby egzekwowanie było skuteczne i efektywne, wszystkie właściwe organy powinny mieć bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do odpowiednich informacji regulacyjnych w postaci elektronicznej. W tym celu i zgodnie z zasadą domyślnej cyfrowości – wymienioną w komunikacie Komisji z dnia 19 kwietnia 2016 r. pt. „Plan działania UE na rzecz administracji elektronicznej na lata 2016–2020. Przyspieszenie transformacji cyfrowej w administracji” – wykorzystywanie środków elektronicznych powinno stać się dominującym sposobem wymiany informacji regulacyjnych między podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami. W związku z tym Komisja powinna dokonać oceny ewentualnych inicjatyw mających na celu nałożenie na podmioty gospodarcze obowiązku korzystania ze środków elektronicznych w celu udostępnienia właściwym organom informacji regulacyjnych. Komisja powinna zaproponować, w stosownych przypadkach, odpowiednie inicjatywy, w tym ewentualne zmiany niniejszego rozporządzenia i innych odpowiednich aktów prawnych Unii. Z myślą o poprawie zdolności właściwych organów w zakresie egzekwowania oraz o zmniejszeniu kosztów zarówno dla właściwych organów, jak

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽⁹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

i podmiotów gospodarczych, Komisja powinna również rozważyć dalsze środki, takie jak zwiększona interoperacyjność systemów i platform ICT wykorzystywanych do rejestrowania i przetwarzania informacji regulacyjnych oraz wspólny punkt dostępu do tych systemów i platform ICT, jak przewidziano w innym prawie Unii dotyczącym transportu.

- (24) Niniejsze rozporządzenie nie może być skutecznie stosowane przed wejściem w życie aktów delegowanych i wykonawczych w nim przewidzianych. Z tego względu Komisja jest zobowiązana do przyjęcia tych aktów delegowanych i wykonawczych i powinna niezwłocznie rozpocząć prace nad nimi, tak aby zapewnić terminowe przyjęcie odpowiednich specyfikacji, w miarę możliwości, przed upływem odpowiednich terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Terminowe przyjęcie tych aktów delegowanych i wykonawczych jest niezbędne, aby państwa członkowskie i podmioty gospodarcze miały wystarczająco dużo czasu na podjęcie niezbędnych działań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu powinno ustalić się odpowiednio różne okresy stosowania.
- (25) Podobnie obowiązek notyfikacji nałożony na państwa członkowskie na mocy niniejszego rozporządzenia powinien zostać wykonany w ciągu roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, aby umożliwić Komisji przyjęcie w odpowiednim czasie pierwszego aktu delegowanego na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (26) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001 ⁽¹⁰⁾ zasięgnięto opinii Europejskiego Inspektora Ochrony Danych,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się ramy prawne w odniesieniu do przekazywania drogą elektroniczną – między zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami – informacji regulacyjnych związanych z transportem towarów na terytorium Unii.

W tym celu w niniejszym rozporządzeniu:

- a) określa się warunki, na jakich właściwe organy są zobowiązane do uznawania informacji regulacyjnych po ich udostępnieniu drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze;
- b) określa się zasady świadczenia usług związanych z udostępnianiem właściwym organom informacji regulacyjnych drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

a) wymogów dotyczących informacji regulacyjnych ustanowionych w:

(i) art. 6 ust. 1 rozporządzenia Rady EWG nr 11 ⁽¹¹⁾;

(ii) art. 3 dyrektywy Rady 92/106/EWG ⁽¹²⁾;

(iii) art. 8 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽¹³⁾;

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

⁽¹¹⁾ Rada EWG: Rozporządzenie nr 11 dotyczące zniesienia dyskryminacji w stawkach i warunkach transportu, w związku z wykonaniem art. 79 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Dz.U. P 52 z 16.8.1960, s. 1121).

⁽¹²⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

⁽¹³⁾ 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).

- (iv) art. 16 lit. c) i art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1013/2006; niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na kontrole przeprowadzane przez urzędy celne, zgodnie z odpowiednimi przepisami aktów prawnych Unii;
- (v) rozdziale 5.4 część 5 załącznika A do europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), zawartej w Genewie w dniu 30 września 1957 r., jak określono w sekcji I.1 załącznika I do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁴⁾; rozdziale 5.4 część 5 regulaminu dotyczącego międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), występującego jako dodatek C do COTIF zawartej w Wilnie w dniu 3 czerwca 1999 r., jak określono w sekcji II.1 załącznika II do tej dyrektywy; oraz rozdziale 5.4 część 5 regulaminu załączonego do europejskiej umowy w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, zawartej w Genewie w dniu 26 maja 2000 r. jak określono w sekcji III.1 załącznika III do tej dyrektywy;
- b) wymogów dotyczących informacji regulacyjnych ustanowionych w aktach delegowanych lub wykonawczych przyjętych przez Komisję na podstawie aktu prawnego Unii, o którym mowa w lit. a) niniejszego ustępu, lub na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁽¹⁵⁾ lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008⁽¹⁶⁾. Te akty delegowane lub wykonawcze są wymienione w załączniku I część A do niniejszego rozporządzenia;
- c) wymogów dotyczących informacji regulacyjnych ustanowionych w przepisach prawa krajowego wymienionych w załączniku I część B do niniejszego rozporządzenia.

2. Do dnia 21 sierpnia 2021 r. państwa członkowskie notyfikują Komisji przepisy prawa krajowego i odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych, zobowiązujące do dostarczania informacji, które są w całości lub w części identyczne z informacjami, które mają być dostarczane zgodnie z wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b).

Po tej notyfikacji państwa członkowskie notyfikują Komisji każdy przepis prawa krajowego, który:

- a) wprowadza zmiany do wymogów dotyczących informacji regulacyjnych ustanowionych w przepisach prawa krajowego wymienionych w załączniku I część B; lub
- b) ustanawia nowe odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych, które zobowiązują do dostarczania informacji w całości lub w części identycznych z informacjami, które mają być dostarczane zgodnie z wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b).

Państwa członkowskie dokonują takich notyfikacji w ciągu miesiąca od przyjęcia takich przepisów.

3. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 14 akty delegowane zmieniające:

- a) część A załącznika I w celu włączenia odniesień do wymogów dotyczących informacji regulacyjnych, o których mowa w ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu;
- b) część B załącznika I w celu włączenia lub usunięcia odniesień do przepisów krajowych i wymogów dotyczących informacji regulacyjnych zgodnie z notyfikacjami dokonanymi na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „informacje regulacyjne” oznaczają informacje, niezależnie od tego, czy są przedstawiane w formie dokumentu związanego z transportem towarów na terytorium Unii, w tym w drodze tranzytu towarów, które to informacje mają zostać udostępnione przez zainteresowany podmiot gospodarczy zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 2 ust. 1, w celu udowodnienia spełnienia odpowiednich wymogów określonych w aktach ustanawiających te przepisy;
- 2) „wymóg dotyczący informacji regulacyjnych” oznacza wymóg przekazywania informacji regulacyjnych;

⁽¹⁴⁾ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

- 3) „właściwy organ” oznacza organ publiczny, agencję lub inny organ mający kompetencje do wykonywania zgodnie z aktami prawnymi, o których mowa w art. 2 ust. 1, zadań, do których konieczny jest dostęp do informacji regulacyjnych; zadania te obejmują sprawdzanie, egzekwowanie, zatwierdzanie lub monitorowanie zgodności na terytorium danego państwa członkowskiego;
- 4) „elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego” lub „eFTI” oznaczają zbiór elementów danych przetwarzanych z użyciem środków elektronicznych do celów wymiany informacji regulacyjnych między zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi i między zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi a właściwymi organami;
- 5) „podzbiór danych eFTI” oznacza zbiór ustrukturyzowanych elementów danych odpowiadających informacjom regulacyjnym wymagany zgodnie z określonym aktem prawnym Unii lub prawem krajowym, o którym mowa w art. 2 ust. 1;
- 6) „wspólny zbiór danych eFTI” oznacza kompleksowy zbiór ustrukturyzowanych elementów danych odpowiadających wszystkim podzbiорom danych eFTI, w których elementy danych wspólne różnym podzbiорom danych eFTI są zawarte tylko raz;
- 7) „element danych” oznacza najmniejszą jednostkę informacji, która ma unikalną definicję i precyzyjne techniczne cechy charakterystyczne, takie jak format, długość i rodzaj znaków;
- 8) „przetwarzanie” oznacza operację lub zestaw operacji wykonywanych na eFTI przy pomocy lub bez pomocy środków zautomatyzowanych, np. zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptacja lub modyfikacja, pobieranie, uzyskiwanie wglądu, wykorzystywanie, ujawnianie przez przekazanie, rozpowszechnianie lub udostępnianie eFTI w inny sposób, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie;
- 9) „rejestr operacji” oznacza automatyczny zapis elektronicznego przetwarzania eFTI;
- 10) „platforma eFTI” oznacza rozwiązanie oparte na technologii informacyjno-komunikacyjnej (ICT), takie jak system operacyjny, środowisko operacyjne lub baza danych, przeznaczone do wykorzystania w przetwarzaniu eFTI;
- 11) „twórca platformy eFTI” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która opracowała lub nabyła platformę eFTI w celu przetwarzania informacji regulacyjnych związanych z własną działalnością gospodarczą lub w celu wprowadzenia tej platformy na rynek;
- 12) „usługa eFTI” oznacza usługę polegającą na przetwarzaniu eFTI za pomocą platformy eFTI, samodzielnie lub w połączeniu z innymi rozwiązaniami ICT, w tym innymi platformami eFTI;
- 13) „dostawca usług eFTI” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która świadczy usługę eFTI zainteresowanym podmiotom gospodarczym na podstawie umowy;
- 14) „zainteresowany podmiot gospodarczy” oznacza przewoźnika lub operatora logistycznego lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną, która jest odpowiedzialna za udostępnianie właściwym organom informacji regulacyjnych zgodnie z odpowiednim wymogiem dotyczącym informacji regulacyjnych;
- 15) „format nadający się do odczytu przez człowieka” oznacza sposób przedstawienia danych w postaci elektronicznej, który może być wykorzystany jako informacja przez osobę fizyczną bez konieczności dalszego przetwarzania;
- 16) „format nadający się do odczytu maszynowego” oznacza sposób przedstawienia danych w postaci elektronicznej, który może być wykorzystany do automatycznego przetwarzania przez maszynę;
- 17) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę oceniającą zgodność w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008, która jest akredytowana zgodnie z tym rozporządzeniem w celu przeprowadzenia oceny zgodności platform eFTI lub dostawców usług eFTI;
- 18) „przemieszczanie” oznacza transport określonego zbioru towarów, w tym odpadów, między pierwszym miejscem odbioru a ostatnim miejscem dostarczenia zgodnie z warunkami pojedynczej umowy przewozowej lub na podstawie wielu następujących po sobie umów przewozowych, w tym, w stosownych przypadkach, transfer między różnymi rodzajami transportu, niezależnie od liczby przewożonych kontenerów, opakowań lub sztuk.

ROZDZIAŁ II

INFORMACJE REGULACYJNE UDOSTĘPNIANE DROGĄ ELEKTRONICZNĄ

Artykuł 4

Wymogi dotyczące zainteresowanych podmiotów gospodarczych

1. Do celów art. 5 ust. 1, 2 i 3 zainteresowane podmioty gospodarcze spełniają wymogi określone w niniejszym artykule.

2. W przypadku gdy zainteresowane podmioty gospodarcze udostępniają właściwemu organowi informacje regulacyjne drogą elektroniczną, dokonują tego na podstawie danych przetwarzanych na certyfikowanej platformie eFTI oraz, w stosownych przypadkach, przez certyfikowanego dostawcę usług eFTI. Te informacje regulacyjne są udostępniane przez zainteresowane podmioty gospodarcze w formacie nadającym się do odczytu maszynowego oraz, na wniosek właściwego organu, w formacie nadającym się do odczytu przez człowieka.

3. Informacje w formacie nadającym się do odczytu maszynowego udostępnia się za pośrednictwem uwierzytelnionego i bezpiecznego połączenia ze źródłem danych na platformie eFTI. Zainteresowane podmioty gospodarcze przekazują unikalne elektroniczne połączenie identyfikacyjne, o którym mowa w art. 9 ust. 1 lit. e), umożliwiające właściwemu organowi jednoznaczną identyfikację informacji regulacyjnych związanych z przemieszczaniem.

4. Informacje w formacie nadającym się do odczytu przez człowieka żądane przez właściwe organy udostępnia się na miejscu, na ekranie urządzeń elektronicznych będących własnością zainteresowanego podmiotu gospodarczego.

Artykuł 5

Wymogi dotyczące właściwych organów

1. Począwszy od 30 miesięcy po dniu wejścia w życie pierwszych aktów delegowanych i wykonawczych, o których mowa w art. 7 i 8, właściwe organy uznają informacje regulacyjne udostępnione drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze zgodnie z art. 4, również w przypadku gdy takie informacje regulacyjne są żądane przez właściwe organy jako informacje dodatkowe.

2. W przypadku gdy dany podmiot gospodarczy udostępnił informacje regulacyjne wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006, drogą elektroniczną zgodnie z art. 4 niniejszego rozporządzenia, zainteresowane właściwe organy uznają takie informacje regulacyjne bez konieczności zgody, o której mowa w art. 26 ust. 3 i 4 rozporządzenia (WE) nr 1013/2006.

3. W przypadku gdy informacje regulacyjne wymagane zgodnie z konkretnym aktem prawnym Unii lub prawem krajowym, o którym mowa w art. 2 ust. 1, obejmują oficjalne zatwierdzenie, takie jak stemple lub certyfikaty, odpowiedni organ dokonuje tego zatwierdzenia drogą elektroniczną zgodnie z wymogami ustanowionymi przez akty delegowane i wykonawcze, o których mowa w art. 7 i 8.

4. Aby spełnić wymogi określone w ust. 1–3 niniejszego artykułu, państwa członkowskie wdrażają środki umożliwiające ich wszystkim właściwym organom dostęp do informacji regulacyjnych udostępnionych przez zainteresowane podmioty gospodarcze i przetwarzanie tych informacji, zgodnie z art. 4. Środki te są zgodne z wymogami ustanowionymi przez akty delegowane i wykonawcze, o których mowa w art. 7 i 8.

Artykuł 6

Poufne informacje handlowe

Właściwe organy, dostawcy usług eFTI i zainteresowane podmioty gospodarcze podejmują działania w celu zapewnienia poufności informacji handlowych przetwarzanych i wymienianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i zapewniają dostęp do tych informacji i możliwość ich przetwarzania jedynie po uzyskaniu zezwolenia.

Artykuł 7

Wspólny zbiór danych eFTI i podzbiory danych eFTI

1. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 14 akty delegowane w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie i zmianę wspólnego zbioru danych eFTI i podzbiorów danych eFTI w odniesieniu do odpowiednich wymogów dotyczących informacji regulacyjnych, o których mowa w art. 2 ust. 1, w tym odpowiednich specyfikacji dotyczących definicji i technicznych cech charakterystycznych każdego elementu danych zawartego we wspólnym zbiorze eFTI i podzbiórach danych.

2. Przyjmując akty delegowane, o których mowa w ust. 1, Komisja:

a) uwzględni odpowiednie konwencje międzynarodowe i prawo Unii; oraz

b) dąży do zapewnienia interoperacyjności wspólnego zbioru danych eFTI i podzbiorów danych eFTI z odpowiednimi modelami danych uznawanymi międzynarodowo lub na szczeblu unijnym, w tym multimodalnymi modelami danych.

3. Pierwszy taki akt delegowany obejmuje wszystkie elementy, o których mowa w ust. 1 i zostanie przyjęty nie później niż dnia 21 lutego 2023 r.

Artykuł 8

Wspólne procedury i zasady dostępu

1. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wspólne procedury i szczegółowe przepisy, w tym wspólne specyfikacje techniczne, w odniesieniu do dostępu właściwych organów do platform eFTI, w tym procedury przetwarzania informacji regulacyjnych oraz komunikacji między właściwymi organami a zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi w odniesieniu do tych informacji.
2. Przyjmując akty wykonawcze, o których mowa w ust. 1, Komisja dąży do zwiększenia wydajności procedur administracyjnych i zminimalizowania kosztów przestrzegania przepisów zarówno dla zainteresowanych podmiotów gospodarczych, jak i właściwych organów.
3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy obejmuje wszystkie elementy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i zostanie przyjęty nie później niż dnia 21 lutego 2023 r.

ROZDZIAŁ III

PLATFORMY eFTI I DOSTAWCY USŁUG eFTI

SEKCJA 1

Wymogi dotyczące platform eFTI i dostawców usług eFTI

Artykuł 9

Wymogi funkcjonalne dotyczące platform eFTI

1. Platformy eFTI wykorzystywane do przetwarzania informacji regulacyjnych spełniają wymogi funkcyjne zapewniane:
 - a) możliwość przetwarzania danych osobowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679;
 - b) możliwość przetwarzania danych handlowych zgodnie z art. 6;
 - c) właściwym organom – możliwość dostępu do danych i ich przetwarzania zgodnie ze specyfikacjami przyjętymi w drodze aktów delegowanych i wykonawczych, o których mowa w art. 7 i 8;
 - d) zainteresowanym podmiotom gospodarczym – możliwości udostępniania właściwym organom informacji zgodnie z art. 4;
 - e) możliwość ustanowienia unikalnego elektronicznego połączenia identyfikacyjnego między przemieszczaniem a powiązаныmi elementami danych, w tym ustrukturyzowanego odniesienia do platformy eFTI, na której dane są udostępniane, takiego jak unikalny identyfikator odniesienia;
 - f) możliwość przetwarzania danych wyłącznie na podstawie autoryzowanego i uwierzytelnionego dostępu;
 - g) należyta rejestrację – w rejestrach operacji – wszystkich przypadków przetwarzania danych w celu umożliwienia co najmniej identyfikacji każdej odrębnej operacji przetwarzania, osoby fizycznej lub prawnej, która dokonała operacji, i kolejności operacji dokonanych na każdym pojedynczym elemencie danych; oryginalny element danych jest zachowywany, w przypadku gdy operacja wymaga modyfikacji lub usunięcia istniejącego elementu danych;
 - h) możliwość archiwizacji danych i dostęp do nich dla właściwych organów zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi Unii i prawem krajowym, ustanawiającymi odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych;
 - i) archiwizację rejestrów operacji, o których mowa w lit. g) niniejszego ustępu, i dostęp do nich dla właściwych organów – do celów audytu – przez okres ustalony w odpowiednich aktach prawnych Unii oraz w prawie krajowym, ustanawiającym odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych i – do celów monitorowania – przez okresy, o których mowa w art. 17;
 - j) ochronę danych przed uszkodzeniem i kradzieżą;
 - k) zgodność przetwarzanych elementów danych ze zbiorem wspólnych danych eFTI i podzbiorami danych eFTI ustanowionymi przez akty delegowane, o których mowa w art. 7, i możliwość ich przetwarzania w dowolnym z języków urzędowych Unii zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi Unii oraz prawem krajowym, ustanawiającymi odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe specyfikacje dotyczące wymogów określonych w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2. Przyjmując te specyfikacje, Komisja:

- a) dąży do zapewnienia interoperacyjności platform eFTI;
- b) uwzględnia odpowiednie istniejące techniczne rozwiązania i normy;
- c) zapewnia, aby specyfikacje te pozostały, w możliwie największym stopniu, neutralne technologicznie.

Pierwszy taki akt wykonawczy obejmuje wszystkie elementy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i zostanie przyjęty nie później niż dnia 21 sierpnia 2023 r.

Artykuł 10

Wymogi dotyczące dostawców usług eFTI

1. Dostawcy usług eFTI zapewniają:
 - a) przetwarzanie danych wyłącznie przez uprawnionych użytkowników oraz zgodnie z jasno określonymi i przyznanymi prawami do przetwarzania w ramach platformy eFTI, zgodnie z odpowiednimi wymogami dotyczącymi informacji regulacyjnych;
 - b) przechowywanie danych i dostęp do nich zgodnie z aktami prawnymi Unii i prawem krajowym ustanawiającymi odpowiednie wymogi dotyczące informacji regulacyjnych;
 - c) natychmiastowy nieodpłatny dostęp właściwych organów do informacji regulacyjnych dotyczących operacji transportu towarowego przetwarzanych za pośrednictwem ich platform eFTI;
 - d) odpowiednie zabezpieczenie danych, w tym przed nieautoryzowanym lub niezgodnym z prawem przetwarzaniem oraz przed przypadkową utratą, zniszczeniem lub uszkodzeniem.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące wymogów określonych w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2. Pierwszy taki akt wykonawczy obejmujący wszystkie elementy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zostanie przyjęty nie później niż dnia 21 sierpnia 2023 r.

SEKCJA 2

Certyfikacja

Artykuł 11

Jednostki oceniające zgodność

1. Jednostki oceniające zgodność są akredytowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 w celu przeprowadzenia certyfikacji platform eFTI i dostawców usług eFTI, zgodnie z art. 12 i 13 niniejszego rozporządzenia.
2. Do celów akredytacji jednostki oceniające zgodność spełniają wymogi określone w załączniku II. Krajowe jednostki akredytujące przekazują krajowemu organowi wyznaczonemu zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu adres strony internetowej, na której podają one do wiadomości publicznej informacje dotyczące akredytowanych jednostek oceniających zgodność, w tym aktualny wykaz tych jednostek.
3. Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który prowadzi aktualny wykaz akredytowanych jednostek oceniających zgodność, platform eFTI i dostawców usług eFTI mających ważny certyfikat na podstawie informacji przekazanych zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, art. 12 ust. 2 i art. 13 ust. 2. Te wyznaczone organy krajowe udostępniają ten wykaz publicznie na oficjalnej rządowej stronie internetowej.
4. Do dnia 31 marca każdego roku te wyznaczone organy krajowe notyfikują Komisji wykaz, o którym mowa w ust. 3, wraz z adresem strony internetowej, na której ten wykaz jest udostępniony. Komisja publikuje te adresy stron internetowych na swojej oficjalnej stronie internetowej.

Artykuł 12

Certyfikacja platform eFTI

1. Na wniosek twórcy platformy eFTI jednostka oceniająca zgodność dokonuje oceny zgodności jego platformy eFTI z wymogami określonymi w art. 9 ust. 1. W przypadku oceny pozytywnej jednostka oceniająca zgodność wydaje certyfikat zgodności dla tej platformy eFTI. W przypadku gdy ocena jest negatywna, jednostka oceniająca zgodność przedstawia wnioskodawcy powody negatywnej oceny.
2. Każda jednostka oceniająca zgodność prowadzi aktualny wykaz certyfikowanych przez siebie platform eFTI, a także tych, których certyfikaty wycofała lub zawiesiła. Udostępnia ona ten wykaz publicznie na swojej stronie internetowej i przekazuje adres tej strony internetowej wyznaczonemu organowi krajowemu, o którym mowa w art. 11 ust. 3.
3. Do informacji udostępnianych właściwym organom za pośrednictwem certyfikowanej platformy eFTI dołącza się znak certyfikujący.
4. Twórca platformy eFTI składa wniosek o ponowną ocenę swojej certyfikacji, jeżeli zmienione zostaną specyfikacje techniczne określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 9 ust. 2.
5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie przepisów dotyczących certyfikacji platform eFTI i używania znaku certyfikującego, w tym przepisów dotyczących odnowienia, zawieszenia i wycofania certyfikacji.

Artykuł 13

Certyfikacja dostawców usług eFTI

1. Na wniosek dostawcy usług eFTI jednostka oceniająca zgodność dokonuje oceny zgodności dostawcy usług eFTI z wymogami określonymi w art. 10 ust. 1. W przypadku oceny pozytywnej jednostka oceniająca zgodność wydaje certyfikat zgodności. W przypadku gdy ocena jest negatywna, jednostka oceniająca zgodność przedstawia wnioskodawcy powody negatywnej oceny.
2. Każda jednostka oceniająca zgodność prowadzi aktualny wykaz certyfikowanych przez siebie dostawców usług eFTI, a także tych, których certyfikaty wycofała lub zawiesiła. Udostępnia ona ten wykaz publicznie na swojej stronie internetowej i przekazuje adres tej strony internetowej wyznaczonemu organowi krajowemu, o którym mowa w art. 11 ust. 3.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie przepisów dotyczących certyfikacji dostawców usług eFTI, w tym przepisów dotyczących odnowienia, zawieszenia i wycofania certyfikacji.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY DOTYCZĄCE PRZEKAZANIA UPRAWNIEŃ I PRZEPISY WYKONAWCZE

Artykuł 14

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 3, art. 7, art. 12 ust. 5 i art. 13 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 20 sierpnia 2020 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 2 ust. 3, art. 7, art. 12 ust. 5 i art. 13 ust. 3, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 2 ust. 3, art. 7, art. 12 ust. 5 i art. 13 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 16

Przegląd

1. Do dnia 21 lutego 2029 r. Komisja dokonuje oceny niniejszego rozporządzenia i przedstawia sprawozdanie na temat swoich głównych ustaleń Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu.

Komisja dokonuje również oceny ewentualnych inicjatyw mających na celu w szczególności:

- a) ustanowienie w odniesieniu do operatorów gospodarczych obowiązku udostępniania właściwym organom drogą elektroniczną informacji regulacyjnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- b) ustanowienie dalszej interoperacyjności i wzajemnych połączeń między środowiskiem eFTI a różnymi systemami i platformami ICT wykorzystywanymi do rejestrowania i przetwarzania informacji regulacyjnych, jak przewidziano w innym prawie Unii dotyczącym transportu.

Ocena ta obejmuje w szczególności zmianę niniejszego rozporządzenia i innych odpowiednich aktów prawnych Unii i dołączany jest do niej, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje określone w art. 17, niezbędne do przygotowania sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 17

Monitorowanie

Do dnia 21 sierpnia 2027 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie przekazują Komisji na podstawie rejestrów operacji, o których mowa w art. 9 ust. 1 lit. g) i i), liczbę przypadków, w których właściwe organy korzystały z dostępu do informacji regulacyjnych, które zostały udostępnione drogą elektroniczną przez zainteresowane podmioty gospodarcze i przetwarzały te informacje, zgodnie z art. 4.

Informacje te są przekazywane w odniesieniu do każdego roku objętego okresem sprawozdawczym.

Artykuł 18

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 21 sierpnia 2024 r.
3. Jednak art. 2 ust. 2, art. 5 ust. 4, art. 7, art. 8, art. 9 ust. 2 i art. 10 ust. 2 stosuje się od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D.M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. KLOECKNER

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

INFORMACJE REGULACYJNE OBJĘTE ZAKRESEM STOSOWANIA NINIEJSZEGO ROZPORZĄDZENIA

CZĘŚĆ A – Wymogi dotyczące informacji regulacyjnych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b)

Wykaz aktów delegowanych i wykonawczych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b):

- 1) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 ⁽¹⁾ ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego: załącznik ppkt 6.3.2.6 lit. a), b), c), d), e), f) oraz g).

CZĘŚĆ B – Prawo krajowe

Poniżej wymieniono odpowiednie przepisy prawa krajowego wymagające dostarczania informacji, które są w całości lub w części identyczne z informacjami określonymi w art. 2 ust. 1 lit. a) i b).

[Państwo członkowskie]

- 1) Akt prawny: [przepis]

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1).

ZAŁĄCZNIK II

WYMOGI DOTYCZĄCE JEDNOSTEK OCENIAJĄCYCH ZGODNOŚĆ

1. Jednostka oceniająca zgodność ustanawiana jest na mocy prawa krajowego i ma osobowość prawną.
2. Jednostka oceniająca zgodność jest osobą trzecią, niezależną od organizacji lub platformy eFTI lub dostawcy usług w ramach platform eFTI, których ocenia.

Jednostkę należącą do stowarzyszenia przedsiębiorców lub zrzeszenia zawodowego reprezentującego przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem, montowaniem, użytkowaniem lub konserwacją platformy eFTI lub dostawcy usług w ramach platform eFTI, których ocenia, można uważać za taką jednostkę, pod warunkiem że wykazano jej niezależność i brak jakiegokolwiek konfliktu interesów.

3. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, instalatorami, nabywcami, właścicielami, użytkownikami ani konserwatorami platformy eFTI ani dostawcy usług w ramach platform eFTI, których oceniają, ani przedstawicielami wymienionych stron.

Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być bezpośrednio zaangażowani w projektowanie, produkcję lub konstruowanie, wprowadzanie do obrotu, instalację, użytkowanie lub konserwację takiej platformy eFTI ani dostawcy usług w ramach platform eFTI, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie mogą oni angażować się w żadną działalność, która może zagrozić niezależności ich osądów lub uczciwości w związku z działaniami w zakresie oceny zgodności, której dotyczy akredytacja. Dotyczy to w szczególności usług konsultingowych.

Jednostki oceniające zgodność zapewniają, aby działalność ich jednostek zależnych lub podwykonawców nie wpływała na poufność, obiektywizm lub bezstronność ich działań w zakresie oceny zgodności.

4. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy spełniają w toku realizacji działań w zakresie oceny zgodności najwyższe standardy zawodowe, mają konieczne kwalifikacje techniczne w danej dziedzinie oraz nie są poddawani żadnym naciskom czy zachętom, zwłaszcza finansowym, mogącym wpływać na ich opinię lub wyniki oceny zgodności, szczególnie ze strony osób lub grup osób, których interesy związane są z rezultatami tych działań.
5. Jednostka oceniająca zgodność musi być w stanie wykonywać wszelkie zadania z zakresu oceny zgodności wyznaczone jej na podstawie art. 12 i 13 niniejszego rozporządzenia, bez względu na to, czy zadania te wykonuje sama jednostka oceniająca zgodność, czy też są one wykonywane w jej imieniu i na jej odpowiedzialność.

Jednostka oceniająca zgodność dysponuje niezbędnymi:

- a) pracownikami mającymi wiedzę techniczną oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie do realizacji zadań związanych z oceną zgodności;
- b) opisami procedur, według których przeprowadza się ocenę zgodności, w celu zapewnienia przejrzystości i możliwości odtworzenia tych procedur;
- c) procedurami służącymi prowadzeniu działalności przy należyтым uwzględnieniu wielkości przedsiębiorstwa, sektora, w którym ono działa, struktury przedsiębiorstwa oraz stopnia złożoności danej technologii.

Jednostka oceniająca zgodność ma środki konieczne do prawidłowej realizacji działań o charakterze technicznym i administracyjnym w zakresie oceny zgodności.

6. Pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności mają:
 - a) solidne kwalifikacje techniczne i zawodowe, obejmujące wszystkie działania w zakresie oceny zgodności;

- b) wystarczającą wiedzę na temat wymogów dotyczących ocen, które przeprowadzają, oraz odpowiednie uprawnienia do przeprowadzania takich ocen;
 - c) odpowiednią wiedzę i odpowiednie zrozumienie wymogów określonych w art. 9 i 10 niniejszego rozporządzenia;
 - d) umiejętności wymagane do sporządzania certyfikatów zgodności, zapisów i sprawozdań dokumentujących przeprowadzenie ocen.
7. Gwarantuje się bezstronność jednostki oceniającej zgodność, jej kierownictwa najwyższego szczebla i pracowników odpowiedzialnych za realizację zadań związanych z oceną zgodności.
- Wynagrodzenie kierownictwa najwyższego szczebla jednostki oceniającej zgodność oraz jej pracowników odpowiedzialnych za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie zależy od liczby przeprowadzonych ocen ani od ich wyników.
8. Jednostki oceniające zgodność mają ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność spoczywa na państwie lub samo państwo członkowskie odpowiada bezpośrednio za ocenę zgodności.
9. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań zgodnie z art. 12 i 13 niniejszego rozporządzenia lub z wszelkimi przepisami prawa krajowego w danym zakresie, są jednak zwolnieni z tego obowiązku w stosunku do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym jednostka realizuje swoje działania. Prawa własności podlegają ochronie.
10. Jednostka oceniająca zgodność bierze udział w odpowiedniej działalności normalizacyjnej oraz odpowiedniej działalności regulacyjnej lub zapewnia informowanie o tej działalności swoich pracowników odpowiedzialnych za realizację zadań związanych z oceną zgodności.
-

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1057

z dnia 15 lipca 2020 r.

ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego konieczne jest zapewnienie, z jednej strony, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz, z drugiej strony, odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym (zwanym dalej „przewoźnikami”). Zważywszy na wysoki stopień mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego, do zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów, odpowiednimi warunkami pracy i ochroną socjalną kierowców niezbędne są przepisy sektorowe.
- (2) Ze względu na wysoki stopień mobilności nieodłącznie związany z usługami transportu drogowego szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie, aby kierowcy korzystali z przysługujących im praw oraz aby przewoźnicy, z których większość stanowią małe przedsiębiorstwa, nie napotykali na nieproporcjonalne bariery administracyjne lub dyskryminacyjne kontrole, które nadmiernie ograniczają ich swobodę świadczenia usług transgranicznych. Z tego samego powodu przepisy krajowe mające zastosowanie do transportu drogowego muszą być proporcjonalne i uzasadnione oraz muszą uwzględniać potrzebę zapewnienia kierowcom odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej, a także potrzebę zwiększenia swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami.
- (3) Zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (4) Po dokonaniu oceny skuteczności i efektywności obecnych unijnych przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego wykryto pewne luki w obecnie obowiązujących przepisach i braki w ich egzekwowaniu, takie jak związane z wykorzystywaniem firm „skrzynek pocztowych”. Ponadto istnieją liczne rozbieżności pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie wykładni, stosowania i wdrażania tych przepisów, co stwarza znaczne obciążenia administracyjne dla kierowców i przewoźników. Powoduje to niepewność prawa, co ma negatywny wpływ na warunki socjalne i warunki pracy kierowców oraz na warunki uczciwej konkurencji dla przewoźników w tym sektorze.
- (5) Aby zapewnić prawidłowe stosowanie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE ⁽⁴⁾ i 2014/67/UE ⁽⁵⁾, należy zaostrzyć kontrole i zacieśnić współpracę na poziomie Unii, tak by zwalczać nadużycia związane z delegowaniem kierowców.

⁽¹⁾ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu z dnia 7 kwietnia 2020 r. (Dz.U. C 149 z 5.5.2020, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

- (6) Komisja w swoim wniosku z dnia 8 marca 2016 r. dotyczącym przeglądu dyrektywy 96/71/WE stwierdziła, że wykonanie tej dyrektywy w wysocemobilnym sektorze transportu drogowego budzi szczególne wątpliwości i problemy natury prawnej, i wskazała, że kwestie te najlepiej rozwiązać poprzez ustanowienie sektorowych przepisów w zakresie transportu drogowego.
- (7) W celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego wykonania dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego konieczne jest ustanowienie przepisów sektorowych odzwierciedlających szczególnie charakter wysocemobilnej siły roboczej w sektorze transportu drogowego oraz zapewniających równowagę między ochroną socjalną kierowców a swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników. Przepisy dotyczące delegowania pracowników, zawarte w dyrektywie 96/71/WE, oraz przepisy dotyczące egzekwowania tych przepisów, zawarte w dyrektywie 2014/67/UE, mają zastosowanie do sektora transportu drogowego, z uwzględnieniem przepisów szczególnych określonych w niniejszej dyrektywie.
- (8) Z uwagi na wysocemobilny charakter sektora transportu kierowcy nie są co do zasady delegowani do innego państwa członkowskiego na podstawie umów o świadczenie usług na długie okresy, jak ma to niekiedy miejsce w innych sektorach. Należy zatem wyjaśnić, w jakich okolicznościach zawarte w dyrektywie 96/71/WE przepisy dotyczące delegowania długoterminowego nie mają zastosowania do takich kierowców.
- (9) Wyważone przepisy sektorowe dotyczące delegowania powinny być oparte na istnieniu wystarczającego powiązania między kierowcą a świadczoną usługą oraz terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Aby ułatwić egzekwowanie tych przepisów, należy dokonać rozróżnienia między poszczególnymi rodzajami przewozów, zależnie od stopnia powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego.
- (10) Jeżeli kierowca wykonuje przewóz dwustronny z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę (zwanego dalej „państwem członkowskim siedziby”), na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lub z powrotem do państwa członkowskiego siedziby, charakter usługi jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby. Kierowca w ciągu jednego przejazdu może wykonać kilka przewozów dwustronnych. Stosowanie przepisów dotyczących delegowania, a zatem warunków zatrudnienia gwarantowanych w przyjmującym państwie członkowskim, do takich przewozów dwustronnych byłoby nadmiernym ograniczeniem swobody świadczenia transgranicznych usług transportu drogowego.
- (11) Należy uściślić, że przewóz międzynarodowy w tranzycie przez terytorium państwa członkowskiego nie stanowi delegowania. Takie przewozy charakteryzują się tym, że kierowca przejeżdża przez to państwo członkowskie bez dokonywania załadunku lub rozładunku i bez odbierania lub wysadzania pasażerów i dlatego nie istnieje istotne powiązanie między działaniami kierowcy a państwem członkowskim tranzytu. Zatem na uznanie obecności danego kierowcy w państwie członkowskim za tranzyt nie mają wpływu postoje, na przykład ze względów higienicznych.
- (12) Jeżeli kierowca wykonuje przewóz kombinowany, charakter świadczonej usługi w czasie początkowego lub końcowego odcinka drogowego jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie stanowi przewóz dwustronny. Natomiast w przypadku, gdy przewóz wykonywany na odcinku drogowym odbywa się w obrębie przyjmującego państwa członkowskiego lub ma charakter przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny, powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego jest wystarczające, a zatem powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące delegowania.
- (13) Jeżeli kierowca wykonuje inne rodzaje przewozów, szczególnie przewozy kabotażowe lub przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne, powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego jest wystarczające. To powiązanie istnieje w przypadku przewozów kabotażowych zdefiniowanych w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽⁶⁾ i (WE) nr 1073/2009 ⁽⁷⁾, ponieważ cały przewóz ma miejsce w przyjmującym państwie członkowskim, a zatem usługa jest ściśle powiązana z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne charakteryzują się tym, że kierowca wykonuje przewóz międzynarodowy poza państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa delegującego. Wykonywane przewozy są zatem powiązane z danym przyjmującym państwem członkowskim a nie z państwem członkowskim siedziby. W tych przypadkach przepisy sektorowe są wymagane jedynie w odniesieniu do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych.
- (14) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby – zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE –warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych uznanych, na ich terytorium, za powszechnie stosowane lub mające zastosowanie w innym przypadku zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, były udostępniane w sposób przystępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz delegowanym kierowcom. Powinno to dotyczyć, w stosownych przypadkach,

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

warunków zatrudnienia określonych przez umowy zbiorowe powszechnie stosowane do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym. Stosowne informacje powinny obejmować w szczególności części składowe wynagrodzenia uznane na podstawie takich instrumentów za obowiązkowe. Zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE należy dążyć do zaangażowania partnerów społecznych.

- (15) Przewoźnicy unijni stawiają czoła rosnącej konkurencji ze strony przewoźników z państw trzecich. Kluczowe zatem znaczenie ma, aby przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani. Zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie nieczłonkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim. Zasada ta powinna mieć również zastosowanie w odniesieniu do przepisów szczególnych dotyczących delegowania przewidzianych w niniejszej dyrektywie. Powinna mieć ona zastosowanie w szczególności, gdy przewoźnicy z państw trzecich wykonują przewozy na podstawie dwustronnych lub wielostronnych umów przyznających dostęp do rynku Unii.
- (16) Wielostronny system kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) to jeden z głównych instrumentów regulujących dostęp przewoźników z państw trzecich do rynku unijnego oraz dostęp przewoźników unijnych do rynków państw trzecich. Liczba zezwoleń przydzielonych poszczególnym krajom członkowskim EKMT jest ustalana co roku. Konieczne jest, aby państwa członkowskie przestrzegały swojego obowiązku dotyczącego niedyskryminowania przedsiębiorstw unijnych, w tym przy uzgadnianiu warunków dostępu do rynku unijnego w ramach EKMT.
- (17) Uprawnienia do negocjowania i zawarcia Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) należą do Unii w ramach jej wyłącznych kompetencji zewnętrznych. Zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁸⁾ Unia powinna dostosować mechanizmy kontrolne, które mogą być wykorzystywane do kontroli przestrzegania przez przedsiębiorstwa z państw trzecich krajowych i unijnych przepisów socjalnych, do mechanizmów kontrolnych mających zastosowanie do przedsiębiorstw unijnych.
- (18) Stwierdzono także trudności przy stosowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników określonych w dyrektywie 96/71/WE oraz przepisów dotyczących wymogów administracyjnych określonych w dyrektywie 2014/67/UE w odniesieniu do wysoce mobilnego sektora transportu drogowego. Nieskoordynowane środki krajowe w zakresie stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego spowodowały niepewność prawa i znaczne obciążenia administracyjne dla przewoźników niemających stałej siedziby w Unii. Doprowadziło to do nieuzasadnionych ograniczeń swobody świadczenia transgranicznych usług transportu drogowego, z negatywnymi skutkami ubocznymi dla zatrudnienia i konkurencyjności przewoźników. Konieczne jest zatem zharmonizowanie wymogów administracyjnych i środków kontrolnych. Zapobiegłoby to również niepotrzebnym opóźnieniom doświadczanym przez przewoźników.
- (19) W celu zapewnienia skutecznego i efektywnego egzekwowania przepisów sektorowych dotyczących delegowania pracowników oraz aby uniknąć niewspółmiernych obciążeń administracyjnych dla przewoźników niemających stałej siedziby w Unii, należy ustanowić szczególne wymogi administracyjne i środki kontrolne w sektorze transportu drogowego przy pełnym wykorzystaniu narzędzi kontroli, takich jak tachografy cyfrowe. Aby monitorować spełnianie obowiązków określonych w niniejszej dyrektywie i dyrektywie 96/71/WE, a jednocześnie uprościć to zadanie, państwa członkowskie powinny móc nakładać na przewoźników tylko te wymogi administracyjne i środki kontrolne określone w niniejszej dyrektywie, które zostały dostosowane do sektora transportu drogowego.
- (20) Przedsiębiorstwa transportowe potrzebują pewności prawa co do przepisów i wymogów, których muszą przestrzegać. Przepisy te i wymogi powinny być jasne, zrozumiałe i łatwo dostępne dla przedsiębiorstw transportowych, a także powinny umożliwiać przeprowadzanie skutecznych kontroli. Ważne jest, aby nowe przepisy nie wprowadzały zbędnych obciążeń administracyjnych oraz aby należyście uwzględniały interesy małych i średnich przedsiębiorstw.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- (21) Spoczywające na kierowcach obciążenia administracyjne i obowiązki związane z zarządzaniem dokumentami powinny być rozsądne. Dlatego też, choć niektóre dokumenty powinny być dostępne w pojeździe w celu okazania podczas kontroli drogowej, inne dokumenty powinny być udostępniane przez przewoźników za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012⁽⁹⁾ oraz, w razie konieczności, przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby danego przewoźnika. Właściwe organy powinny korzystać z ram wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi określonych w dyrektywie 2014/67/UE.
- (22) Aby ułatwić kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących delegowania określonych w niniejszej dyrektywie, przewoźnicy powinni składać zgłoszenia delegowania właściwym organom państw członkowskich, do których delegują kierowców.
- (23) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych spoczywających na przewoźnikach należy uprościć proces przesyłania i aktualizowania zgłoszeń delegowania. W związku z tym Komisja powinna opracować wielojęzyczny publiczny interfejs, do którego przewoźnicy mieliby dostęp i poprzez który mogliby składać i aktualizować informacje o delegowaniu, a także, w razie konieczności, składać inne stosowne dokumenty do IMI.
- (24) Biorąc pod uwagę, że w niektórych państwach członkowskich partnerzy społeczni odgrywają kluczową rolę w egzekwowaniu przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego, państwa członkowskie powinny mieć możliwość przekazywania krajowym partnerom społecznym stosownych informacji udostępnianych za pośrednictwem IMI wyłącznie do celów sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących delegowania, przy jednoczesnym poszanowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽¹⁰⁾. Stosowne informacje należy przekazywać partnerom społecznym z wykorzystaniem innych środków niż IMI.
- (25) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszej dyrektywy, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia funkcjonalności publicznego interfejsu połączonego z IMI. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹¹⁾.
- (26) Odpowiednie, skuteczne i spójne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku ma zasadnicze znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony warunków pracy kierowców i zapobiegania zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów. W związku z tym pożądane jest rozszerzenie zakresu istniejących, określonych w dyrektywie 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹²⁾, jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania przepisów, tak aby obejmowały kontrolę przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹³⁾.
- (27) Ze względu na szereg danych niezbędnych do przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE, zakres kontroli drogowych uzależniony jest od opracowania i wprowadzenia technologii umożliwiających objęcie wystarczających okresów. Kontrole drogowe powinny ograniczać się do tych aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego znajdującego się w pojeździe, a kompleksowe kontrole powinny być przeprowadzane wyłącznie na terenie przedsiębiorstw.
- (28) Kontrole drogowe powinny być przeprowadzane sprawnie i szybko, tak by były zakończone w możliwie najkrótszym czasie i przy minimalnym opóźnieniu dla kierowcy. Należy dokonać wyraźnego rozróżnienia między obowiązkami przewoźników a obowiązkami kierowców.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

⁽¹³⁾ Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

- (29) Należy nadal wspierać współpracę między organami kontrolnymi państw członkowskich poprzez kontrole skoordynowane, które państwa członkowskie powinny starać się rozszerzyć o kontrole na terenie przedsiębiorstw. Europejski Urząd ds. Pracy, którego zakres działalności określony w art. 1 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149⁽¹⁴⁾ obejmuje dyrektywę 2006/22/WE, mogły odegrać ważną rolę we wspieraniu państw członkowskich przy przeprowadzaniu kontroli skoordynowanych oraz mogłyby wspierać wysiłki w dziedzinie kształcenia i szkolenia.
- (30) Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi w odniesieniu do wdrażania przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego okazała się niewystarczająca, co sprawia, że transgraniczne egzekwowanie przepisów stało się trudniejsze, nieefektywne i niespójne. W związku z tym konieczne jest ustanowienie ram dla skutecznej komunikacji i wzajemnej pomocy, w tym wymiany danych na temat naruszeń i informacji na temat dobrych praktyk w zakresie egzekwowania przepisów.
- (31) W celu wspierania skutecznej współpracy administracyjnej i skutecznej wymiany informacji rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009⁽¹⁵⁾ zobowiązuje państwa członkowskie do wzajemnego połączenia ich krajowych rejestrów elektronicznych w ramach systemu europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU). Zakres informacji dostępnych poprzez ten system w trakcie kontroli drogowych powinien zostać rozszerzony.
- (32) Aby ułatwić i polepszyć komunikację między państwami członkowskimi, zapewnić bardziej jednolite stosowanie przepisów socjalnych w sektorze transportu oraz ułatwić przewoźnikom spełnianie wymogów administracyjnych w przypadku delegowania kierowców, Komisja powinna opracować co najmniej jeden nowy moduł IMI. Ważne jest, by IMI umożliwiał przeprowadzanie kontroli ważności zgłoszeń delegowania podczas kontroli drogowych.
- (33) Wymiana informacji w ramach skutecznej współpracy administracyjnej i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi powinna być zgodna z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych określonymi w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 i (UE) 2018/1725⁽¹⁶⁾. Wymiana informacji za pośrednictwem IMI powinna także być zgodna z rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012.
- (34) W celu poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów, pożądane jest rozwijanie funkcji i rozszerzenie wykorzystywania istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka pozwoliłby właściwym organom kontroli danego państwa członkowskiego na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów. Wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa transportowego powinien przyczynić się do bardziej sprawiedliwego traktowania przewoźników podczas kontroli.
- (35) Wskutek wejścia w życie Traktatu z Lizbony uprawnienia powierzone Komisji na podstawie dyrektywy 2006/22/WE powinny zostać dostosowane do art. 290 i 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (36) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2006/22/WE należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu podwyższenia minimalnego odsetka przepracowanych przez kierowców dni kontrolowanych przez państwa członkowskie do 4 %; udzielenia dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii danych statystycznych, które mają być gromadzone; wyznaczenia organu aktywnie wspierającego wymianę danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi; ustanowienia wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa; określenia wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie kontroli; ustanowienia wspólnego podejścia do rejestrowania i kontrolowania okresów innej pracy, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów trwających co najmniej jeden tydzień, w czasie których kierowca jest poza pojazdem i nie

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające Europejski Urząd ds. Pracy, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 883/2004, (UE) nr 492/2011 i (UE) 2016/589 oraz uchylające decyzję (UE) 2016/344 (Dz.U. L 186 z 11.7.2019, s. 21).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

może wykonywać żadnych czynności przy użyciu tego pojazdu; oraz wspierania wspólnego podejścia do stosowania tej dyrektywy, wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne i ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi. Szczególnie przy przyjmowaniu aktów wykonawczych dotyczących opracowania wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa Komisja powinna zapewnić równe traktowanie przedsiębiorstw przy uwzględnianiu kryteriów określonych w niniejszej dyrektywie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

- (37) W celu uwzględnienia rozwoju najlepszych praktyk w zakresie kontroli i standardowego wyposażenia dostępnego dla jednostek kontrolnych oraz ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁽¹⁷⁾ należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmian, odpowiednio, załączników I, II i III do dyrektywy 2006/22/WE. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹⁸⁾. W szczególności aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowywaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (38) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/22/WE.
- (39) Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami niektórych przepisów szczególnych dotyczących delegowania i ponoszą konsekwencje popełnianych przez siebie naruszeń tych przepisów. Jednakże w celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorstw zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowego transportu rzeczy, państwa członkowskie również powinny ustanowić jasne i przewidywalne przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem przepisów szczególnych dotyczących delegowania.
- (40) W celu zapewnienia warunków uczciwej konkurencji i równych szans dla pracowników i przedsiębiorstw należy poczynić postępy na rzecz inteligentnego egzekwowania przepisów oraz zapewnić wszelkiego rodzaju możliwe wsparcie dla pełnego wprowadzenia i stosowania systemów oceny ryzyka.
- (41) Komisja powinna dokonać oceny wpływu stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników tej oceny wraz z, w stosownych przypadkach, odpowiednim wnioskiem ustawodawczym.
- (42) Ponieważ państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienia, z jednej strony, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz, z drugiej strony, odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom, natomiast ze względu na zasięg i skutki niniejszej dyrektywy mogą one być lepiej zrealizowane na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (43) Środki krajowe transponujące niniejszą dyrektywę powinny być stosowane po upływie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957⁽¹⁹⁾ powinna być stosowana do sektora transportu drogowego zgodnie z art. 3 ust. 3 tej dyrektywy od dnia 2 lutego 2022 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców

1. W niniejszym artykule ustanawia się przepisy szczególne w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy 2014/67/UE odnoszących się do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych dotyczących delegowania tych kierowców.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 16).

2. Te przepisy szczególne stosuje się do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które podejmują środek wybiegający poza granice państwowe, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE.

3. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne rzeczy nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny rzeczy to przewożenie rzeczy, na podstawie umowy przewozowej, z państwa członkowskiego siedziby – zgodnie z art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 – do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby.

Od dnia 2 lutego 2022 r., od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące dwustronnego przewozu rzeczy określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku, gdy oprócz wykonywania dwustronnego przewozu kierowca wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że kierowca nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim.

W przypadku gdy po przewozie dwustronnym, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonywano żadnej dodatkowej czynności, następuje przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim stosuje się do maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku, na warunkach określonych w akapicie trzecim.

Odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.

4. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne osób nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, ma miejsce, gdy kierowca wykonuje jedną z następujących czynności:

- a) zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim;
- b) zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby; lub
- c) zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009.

Od dnia 2 lutego 2022 r., od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące przewozu dwustronnego osób określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku gdy, oprócz wykonywania przewozu dwustronnego, kierowca także jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, o ile kierowca nie oferuje usług przewozu osób między dwiema lokalizacjami w państwie członkowskim, przez które przejechał. To samo dotyczy przejazdu powrotnego.

Odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu, stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.

5. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy przejeżdżającego tranzytem przez terytorium państwa członkowskiego, który nie wykonuje załadunku ani rozładunku, ani nie zabiera ani nie wysadza pasażerów, nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

6. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego zgodnie z definicją z dyrektywy Rady 92/106/EWG⁽²⁰⁾ nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych zgodnie z definicją w ust. 3 niniejszego artykułu.

7. Kierowcę wykonującego przewóz kabotażowy w rozumieniu rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 uznaje się za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE.

8. Do celów art. 3 ust. 1a dyrektywy 96/71/WE delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie, wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób. Ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w kontekście takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego on zastępuje.

9. Państwa członkowskie zapewniają, aby – zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE – warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych uznanych, na ich terytorium, za powszechnie stosowane lub mające zastosowanie w innym przypadku zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, były udostępniane w sposób przystępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz delegowanym kierowcom. Stosowne informacje obejmują w szczególności części składowe wynagrodzenia uznane za obowiązkowe na podstawie takich instrumentów, w tym, w stosownych przypadkach, na podstawie umów zbiorowych powszechnie stosowanych do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym.

10. Przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części.

11. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/67/UE państwa członkowskie mogą w odniesieniu do delegowania kierowców wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:

a) obowiązek złożenia przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012; takie zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:

(i) tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny;

(ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczono są usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;

(iii) tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;

(iv) data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;

(v) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;

(vi) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;

(vii) informacja, czy świadczone usługi transportowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy;

b) obowiązek zapewnienia przez przewoźnika, aby kierowca dysponował – w postaci papierowej lub elektronicznej – wymienionymi poniżej dokumentami oraz obowiązek przechowywania przez kierowcę i udostępniania przez niego na żądanie podczas kontroli drogowej następujących dokumentów:

(i) kopii zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI;

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

- (ii) dowodów potwierdzających wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) lub dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;
 - (iii) zapisy tachografu, a w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014;
- c) obowiązek przesłania przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI – na bezpośredni wniosek właściwych organów państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany – po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w lit. b) ppkt (ii) i (iii) niniejszego ustępu, a także dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG⁽²¹⁾, ewidencji czasu pracy kierowców oraz dowodów zapłat.

Przewoźnik przesyła tę dokumentację za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od dnia złożenia wniosku. Jeżeli przewoźnik nie przedłoży dokumentacji będącej przedmiotem wniosku w tym terminie, właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, mogą za pośrednictwem IMI zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego siedziby, zgodnie z art. 6 i 7 dyrektywy 2014/67/UE. Jeżeli taki wniosek o wzajemną pomoc został złożony, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mają dostęp do zgłoszenia delegowania i innych stosownych informacji przedłożonych przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI.

Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby zapewniają dostarczenie dokumentacji będącej przedmiotem wniosku właściwym organom państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, za pośrednictwem IMI w ciągu 25 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o wzajemną pomoc.

W celu ustalenia, czy kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego zgodnie z ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą wyłącznie nałożyć na niego, jako środek kontrolny, obowiązek przechowywania i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w postaci papierowej lub elektronicznej, dowodu wykonywania odpowiednich przewozów międzynarodowych, takiego jak elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub dowód, o którym mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, i zapisów tachografu, o których mowa w lit. b) ppkt (iii) niniejszego ustępu.

12. Do celów kontroli przewoźnik na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania, o których mowa w ust. 11 lit. a), w publicznym interfejsie połączonym z IMI.

13. Informacje zawarte w zgłoszeniach delegowania są przechowywane w repozytorium IMI do celów kontroli przez okres 24 miesięcy.

Państwo członkowskie może zezwolić właściwemu organowi na przekazywanie krajowym partnerom społecznym z wykorzystaniem innych środków niż IMI stosownych informacji dostępnych w IMI w zakresie niezbędnym do celów sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących delegowania oraz zgodnie z prawem krajowym i krajowymi praktykami, pod warunkiem że:

- a) informacje dotyczą delegowania na terytorium danego państwa członkowskiego;
- b) informacje są wykorzystywane wyłącznie do celów zapewnienia stosowania przepisów dotyczących delegowania; oraz
- c) przetwarzanie danych odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.

14. Do dnia 2 lutego 2021 r. Komisja określi w drodze aktu wykonawczego funkcjonalności publicznego interfejsu połączonego z IMI. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4 ust. 2.

15. Państwa członkowskie unikają zbędnych opóźnień we wdrażaniu środków kontrolnych, które mogłyby mieć wpływ na czas trwania i daty delegowania.

⁽²¹⁾ Dyrektywa Rady 91/533/EWG z dnia 14 października 1991 r. w sprawie obowiązku pracodawcy dotyczącego informowania pracowników o warunkach stosowanych do umowy lub stosunku pracy (Dz.U. L 288 z 18.10.1991, s. 32).

16. Właściwe organy w państwach członkowskich ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy oraz przekazują sobie wszelkie stosowne informacje, z zastrzeżeniem warunków określonych w dyrektywie 2014/67/UE i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Artykuł 2

Zmiany dyrektywy 2006/22/WE

W dyrektywie 2006/22/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG”;

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki wykonania rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 (*) i (UE) nr 165/2014 (**) oraz dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (***).

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

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

(***) Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).”;

3) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i kierowców objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE. Kontrole drogowe dotyczące przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego. Kompleksowa kontrola przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE może być przeprowadzana wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.”;

b) ust. 3 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby obejmowały one co najmniej 3 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014. Podczas kontroli drogowej kierowcy wolno kontaktować się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe; pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu.

Od dnia 1 stycznia 2012 r. Komisja może w drodze aktu wykonawczego podwyższyć ten minimalny odsetek do 4 %, pod warunkiem że dane statystyczne zebrane zgodnie z art. 3 wykażą, że średnio ponad 90 % wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Przy podejmowaniu tej decyzji Komisja bierze pod uwagę także skuteczność istniejących środków kontroli, w szczególności dostępność danych z tachografów cyfrowych na terenie przedsiębiorstw. Taki akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Każde Państwo Członkowskie organizuje kontrole przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE, uwzględniając system oceny ryzyka przewidziany w art. 9 niniejszej dyrektywy. Kontrole te skupiają się na danym przedsiębiorstwie, jeżeli co najmniej jeden z jego kierowców stale lub poważnie narusza przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Informacje przedkładane Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 13 dyrektywy 2002/15/WE zawierają liczbę kierowców poddanych kontrolom drogowym, liczbę kontroli na terenie przedsiębiorstw, liczbę skontrolowanych dni roboczych oraz liczbę i rodzaj ujawnionych naruszeń z zaznaczeniem, czy wykonywany był przewóz osób czy rzeczy.”;

4) art. 3 akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Komisja udzieli, o ile jest to wymagane, w drodze aktów wykonawczych, dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii określonych w akapicie pierwszym lit. a) i b). Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Kontrole skoordynowane

Co najmniej sześć razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014. Państwa Członkowskie podejmują ponadto starania w celu organizowania kontroli skoordynowanych na terenie przedsiębiorstw.

Takie kontrole skoordynowane przeprowadzane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub większej liczby Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium.”;

6) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu i przedsiębiorstw. Przeprowadza się je także w przypadkach, gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 lub dyrektywy 2002/15/WE.”;

7) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;

(ii) dodaje się literę w brzmieniu:

„d) zapewnienie wymiany informacji z innymi Państwami Członkowskimi na podstawie art. 8 niniejszej dyrektywy w odniesieniu do stosowania krajowych przepisów transponujących przepisy niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2002/15/WE.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Aktywne wspieranie wymiany danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi realizowane jest przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet, o którym mowa w art. 12 ust. 1, oraz jakiegokolwiek tego typu organ, który Komisja może wyznaczyć w drodze aktów wykonawczych. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;

8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Wymiana informacji

1. Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 są również wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy:

- a) co najmniej raz na sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy;
- b) na uzasadniony wniosek Państwa Członkowskiego w indywidualnych przypadkach.

2. Państwa Członkowskie przekazują informacje, o które wystąpią z wnioskiem inne państwa członkowskie na podstawie ust. 1 lit. b), w ciągu 25 dni roboczych od otrzymania wniosku. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie. W pilnych przypadkach lub w przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w ciągu trzech dni roboczych.

W przypadku gdy Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, uzna, że wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, informuje o tym wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku. Wnioskujące Państwo Członkowskie przedstawia dodatkowe uzasadnienie wniosku. Jeżeli wnioskujące Państwo Członkowskie nie jest w stanie przedstawić dodatkowego uzasadnienia wniosku, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, może odrzucić wniosek.

Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub postępowania wyjaśniającego jest utrudnione lub niemożliwe, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, informuje o tym wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku i przedstawia powody, aby w sposób należyty uzasadnić taką trudność lub brak możliwości. Zainteresowane państwa członkowskie pozostają w kontakcie w celu znalezienia rozwiązania.

W przypadku powtarzających się opóźnień w dostarczaniu informacji Państwu Członkowskiemu, na którego terytorium pracownik został delegowany, informuje się o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki.

3. Wymiana informacji przewidziana w niniejszym artykule jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 (*). Nie dotyczy to informacji, którymi państwa członkowskie się wymieniają za pośrednictwem bezpośredniego dostępu do krajowych rejestrów elektronicznych, o którym mowa w art. 16 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 (**).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE (»rozporządzenie w sprawie IMI«) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

(**) 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).”;

9) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa Członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka przedsiębiorstw, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, popełnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach.

Do dnia 2 czerwca 2021 r. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. W takim wspólnym wzorze uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”;

b) w ust. 2 skreśla się zdanie drugie;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wstępny wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi znajduje się w załączniku III.

W celu ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a niniejszej dyrektywy, aktów delegowanych zmieniających załącznik III w celu uwzględnienia zmian regulacyjnych i względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których nieprzestrzeganie odpowiednich przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.”;

d) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Aby ułatwić prowadzenie ukierunkowanych kontroli drogowych, dane zawarte w krajowym systemie oceny ryzyka muszą być dostępne w momencie kontroli dla wszystkich właściwych organów kontroli danego Państwa Członkowskiego.

5. Państwa Członkowskie udostępniają informacje zawarte w swoich krajowych systemach oceny ryzyka bezpośrednio za pośrednictwem interoperacyjnych krajowych rejestrów elektronicznych, o których mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, właściwym organom innych Państw Członkowskich zgodnie z art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia.”;

10) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Wytyczne te są publikowane w składanym co dwa lata sprawozdaniu Komisji.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólne podejście do rejestrowania i kontrolowania okresów innej pracy, zgodnie z definicją w art. 4 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym formę rejestrowania i szczególnie przypadki, w których ma to nastąpić, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów trwających co najmniej jeden tydzień, w czasie których kierowca jest poza pojazdem i nie może wykonywać żadnych czynności przy użyciu tego pojazdu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”;

11) art. 12–15 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 12

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 13

Środki wykonawcze

Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w szczególności w jednym z następujących celów:

- a) wspierania wspólnego podejścia do wykonania niniejszej dyrektywy;
- b) wspierania spójnego podejścia i ujednoczonej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne;
- c) ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi.

Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Artykuł 14

Negocjacje z państwami trzecimi

Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Unia podejmie negocjacje z odpowiednimi państwami trzecimi w celu stosowania przepisów równoważnych przepisom określonym w niniejszej dyrektywie.

Do czasu zakończenia tych negocjacji państwa członkowskie włączą dane dotyczące kontroli pojazdów z państw trzecich do informacji przekazywanych Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Artykuł 15

Aktualizacja załączników

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu wprowadzenia niezbędnych dostosowań uwzględniających rozwój najlepszych praktyk.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 15a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 sierpnia 2020 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*).

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 3 i art. 15 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

(*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

13) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) *dzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy orazienne i tygodniowe okresy odpoczynku; również wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z przepisami załącznika II do niniejszej dyrektywy lub na wydruku;*

2) *w trakcie okresu, o którym mowa w art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 – każdy przypadek przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu, za który uważa się wszelkie okresy trwające ponad jedną minutę, w których prędkość pojazdu przekracza 90 km/h dla pojazdów kategorii N₃ lub 105 km/h dla pojazdów kategorii M₃ (zgodnie z definicją kategorii N₃ i M₃ w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*));*

(*) *Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).”;*

(ii) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) *prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w stosownych przypadkach, obecność dokumentów, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”;*

(iii) dodaje się punkt w brzmieniu:

„6) *przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.”;*

b) w części B wprowadza się następujące zmiany:

(i) w akapicie pierwszym dodaje się punkty w brzmieniu:

„4) *przestrzeganie wymogów dotyczących maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE;*

5) *spełnianie obowiązków przedsiębiorstw w zakresie płacenia za zakwaterowanie kierowców oraz organizacji pracy kierowców, zgodnie z art. 8 ust. 8 i 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;*

(ii) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w stosownych przypadkach, zbadać współodpowiedzialność innych osób w łańcuchu transportowym, które nakłaniały do popełnienia tego naruszenia lub przy nim współdziałały, takich jak załadownicy, spedytorzy lub wykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014.”.

Artykuł 3

Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkty w brzmieniu:

- „13. Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (*): art. 8.
14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (**): art. 1 ust. 14.

(*) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

(**) Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49.”.

Artykuł 4

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 5

Sankcje i kary

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 1, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem tych przepisów.
2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń krajowych przepisów przyjętych zgodnie z art. 1 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące.

Artykuł 6

Inteligentne egzekwowanie przepisów

Bez uszczerbku dla dyrektywy 2014/67/UE oraz z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków ustanowionych w art. 1 niniejszej dyrektywy państwa członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.

Artykuł 7

Ocena

1. Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy, w szczególności wpływu art. 1, do dnia 31 grudnia 2025 r. i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach do sprawozdania Komisji dołącza się wniosek ustawodawczy. Sprawozdanie to podawane jest do wiadomości publicznej.
2. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja regularnie dokonuje oceny niniejszej dyrektywy i przedkłada wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W stosownych przypadkach do wyników oceny dołącza się stosowne wnioski.

*Artykuł 8***Szkolenia**

Państwa członkowskie współpracują ze sobą w zakresie zapewniania organom kontrolnym kształcenia i szkolenia, w oparciu o istniejące systemy egzekwowania przepisów.

Pracodawcy są odpowiedzialni za zapewnienie, by ich kierownicy poznali swoje prawa i obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 9***Transpozycja**

1. Do dnia 2 lutego 2022 r. państwa członkowskie przyjmują i publikują środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamiają o nich Komisję.

Państwa członkowskie stosują te środki od dnia 2 lutego 2022 r.

Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 10***Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 11***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D.M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. KLOECKNER

Przewodniczący

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
L-2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL