

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 wykażą, 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 wykaze, 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 przekażą 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 drogowe 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 szczególne« licencji wspólnotowej lub jej uwierzytelnionego 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 informację 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