

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

P8_TA(2019)0341

Dostosowanie do zmian w sektorze transportu drogowego *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze (COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2021/C 116/13)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0281),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0169/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 stycznia 2018 r.⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 1 lutego 2018 r.⁽²⁾,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię przedstawioną przez Komisję Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A8-0204/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

P8_TC1-COD(2017)0123

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 4 kwietnia 2019 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 38.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

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) Doświadczenie związane z wykonaniem rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 ⁽⁴⁾ i (WE) nr 1072/2009 ⁽⁵⁾ wykazało, że w odniesieniu do szeregu kwestii przepisy przewidziane w tych rozporządzeniach można udoskonalić.
- (2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw ~~wykonujących zawód~~ **prowadzących działalność** przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu: **tony, łącznie z przyczepami**. Liczba takich przedsiębiorstw, ~~prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego,~~ wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. **Przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego należy stosować jednolicie – unikając przy tym nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych – aby zapobiegać ewentualnym lukom i** zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy **silnikowe** o dopuszczalnej masie całkowitej ~~nieprzekraczającej~~, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony w transporcie międzynarodowym** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami; ~~należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.~~ **Przedsiębiorstwa wykonujące przewozy towarów na własny rachunek nie są objęte tym przepisem, ponieważ rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstw prowadzących zarobkowy przewóz towarów.** [Popr. 110]
- (2a) **W ocenie skutków Komisja szacuje, że w latach 2020–2035 oszczędności dla przedsiębiorstw mogą wynieść od 2,7 do 5,2 mld EUR.** [Popr. 111]
- (3) Obecnie państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Możliwość ta nie okazała się konieczna w celu zaspokojenia naglących potrzeb i doprowadziła do rozbieżności w dostępie. Należy ją zatem znieść.
- (4) ~~Konieczne jest~~ **Zwalczanie zjawiska tzw. firm przykrywek i zagwarantowanie uczciwej konkurencji i równych warunków działania na rynku wewnętrznym wymaga jaśniejszych kryteriów posiadania siedziby, dokładniejszego monitorowania i egzekwowania oraz lepszej współpracy między państwami członkowskimi.** — że Przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły **są powinni być** w nim obecni oraz ~~prowadzą~~ **powinni prowadzić faktyczną działalność przewozową w znacznej części** z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie **i zaostrezenie** przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby, **unikając przy tym nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych.** [Popr. 112]

⁽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 4 kwietnia 2019 r.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (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 (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).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (5) W zakresie, w jakim dostęp do zawodu zależy od dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa, potrzebne są wyjaśnienia w odniesieniu do osób, których postępowanie należy brać pod uwagę, procedur administracyjnych, których należy przestrzegać i okresów karencji w odniesieniu do odzyskania dobrej reputacji po jej utracie przez zarządzającego transportem.
- (6) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na warunki uczciwej konkurencji na rynku drogowego transportu rzeczy, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych.
- (7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników, **kabotażu** i prawa właściwego dla zobowiązań umownych. **[Popr. 113]**
- (8) Ze względu na znaczenie uczciwej konkurencji na rynku przy ocenie dobrej reputacji zarządzających transportem i przedsiębiorstw transportowych należy brać pod uwagę naruszenia przepisów unijnych w tym zakresie. Należy odpowiednio doprecyzować powierzone Komisji uprawnienia do określenia stopnia powagi odnośnych naruszeń.
- (9) Właściwe organy krajowe miały trudności przy identyfikacji dokumentów, które przedsiębiorstwa transportowe mogą składać na potwierdzenie swej zdolności finansowej, w szczególności w przypadku braku poświadczonych rocznych sprawozdań finansowych. Należy doprecyzować przepisy dotyczące dowodów wymaganych na potrzeby wykazania zdolności finansowej.
- (10) Przedsiębiorstwa ~~wykonyjące zawód~~ **prowadzące działalność** przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej ~~3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu,~~ **łącznie z przyczepami, 2,4 do 3,5 tony i wykonujące międzynarodowe przewozy** powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy ~~te~~ **wykonywane z wykorzystaniem tych pojazdów** mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit. **[Popr. 114]**
- (11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być ~~jak najbardziej~~ **kompletne i aktualne**, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, ~~oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat~~ **oceny ryzyka** powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009, **a także innych istotnych przepisów Unii. Ponadto, aby zapewnić funkcjonariuszom służb porządku publicznego, w tym funkcjonariuszom przeprowadzającym kontrole drogowe, jasny i kompletny obraz sytuacji kontrolowanego przewoźnika, powinno się im zagwarantować bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do wszystkich istotnych informacji. W związku z tym krajowe rejestry elektroniczne powinny być w pełni interoperacyjne, a dane w nich zawarte bezpośrednio i w czasie rzeczywistym dostępne wszystkim wyznaczonym funkcjonariuszom służb porządku publicznego wszystkich państw członkowskich.** Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego. **[Popr. 115]**
- (12) Definicja najpoważniejszych naruszeń dotyczących przekroczenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu, przewidziana w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, nie odpowiada obowiązującym przepisom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁶⁾. 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 zagwarantować spójność między tymi dwoma rozporządzeniami.

⁽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).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, ~~zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.~~ [Popr. 116]
- (14) **W celu uniknięcia pustych przebiegów należy zezwolić, pod pewnymi warunkami, na przewozy kabotażowe w przyjmującym państwie członkowskim.** W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona. [Popr. 117]
- (14a) **Aby nie dopuścić do systematycznego wykonywania przewozów kabotażowych, co mogłoby prowadzić do powstania stałej lub ciągłej działalności zakłócającej rynek krajowy, należy skrócić okres, w którym można wykonywać przewozy kabotażowe w jednym przyjmującym państwie członkowskim. Ponadto przewoźnicy nie powinni mieć możliwości wykonywania nowych przewozów kabotażowych w tym samym przyjmującym państwie członkowskim w określonym przedziale czasowym oraz do czasu wykonania przez nich nowego przewozu międzynarodowego z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę. Przepis ten pozostaje bez uszczerbku dla działalności w zakresie przewozów międzynarodowych.** [Popr. 118]
- (15) **Efektywne i skuteczne egzekwowanie przepisów to warunek wstępny uczciwej konkurencji na rynku wewnętrznym. Dalsza cyfryzacja narzędzi egzekwowania ma kluczowe znaczenie, ponieważ uwolni dodatkowe zdolności egzekwowania, ograniczy zbędne obciążenia administracyjne dla przewoźników międzynarodowych, w szczególności dla MŚP, a także pozwoli w większym stopniu skupić się na przewoźnikach o wysokim stopniu ryzyka oraz wykrywać nadużycia. Aby wyeliminować dokumenty przewozowe w formie papierowej, w przyszłości normą powinno stać się korzystanie z dokumentów elektronicznych, w szczególności elektronicznego listu przewozowego na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (eCMR). Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.** [Popr. 119]
- (15a) **Zasadnicze znaczenie ma sprawne wprowadzenie nowego inteligentnego tachografu, ponieważ umożliwi on organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów przeprowadzającym kontrole drogowe szybsze i skuteczniejsze wykrywanie naruszeń i nieprawidłowości, co przełoży się na lepsze egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.** [Popr. 120]
- (16) Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami przepisów dotyczących przewozów międzynarodowych i jako takie ponoszą konsekwencje wszelkich popełnionych przez siebie naruszeń. W celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorstw zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowego transportu rzeczy, państwa członkowskie powinny jednak przewidzieć również sankcje dla nadawców ładunku, **spedytorów, wykonawców i spedytorów podwykonawców** w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, **gdy wiedzą oni, że usługi przewozowe, które zlecają, naruszają przepisy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. Jeżeli przedsiębiorstwa zamawiające usługi przewozowe zlecają takie usługi przedsiębiorstwom transportowym o niskim stopniu ryzyka, ich odpowiedzialność powinna być zmniejszona.** [Popr. 121]
- (16a) **Proponowany Europejski Urząd ds. Pracy [...] ma wspierać i ułatwiać współpracę i wymianę informacji między właściwymi organami krajowymi w celu skutecznego egzekwowania odpowiednich przepisów Unii. Jeśli chodzi o wsparcie i ułatwienie egzekwowania niniejszego rozporządzenia, Urząd może odgrywać istotną rolę polegającą na ułatwianiu wymiany informacji między właściwymi organami, wspieraniu państw członkowskich w budowaniu zdolności dzięki wymianom pracowników i szkoleniom oraz wspieraniu państw członkowskich w organizowaniu skoordynowanych kontroli. Wzmocniłoby to wzajemne zaufanie między państwami członkowskimi, zwiększyło skuteczność współpracy między właściwymi organami i pomogło w zwalczaniu nadużyć i łamania przepisów.** [Popr. 122]
- (16b) **Należy wzmocnić przepisy dotyczące transportu drogowego, aby zapewnić właściwe stosowanie i egzekwowanie przepisów rozporządzenia Rzym I w taki sposób, aby umowy o pracę odzwierciedlały miejsce zwyczajowego zatrudnienia pracowników. Podstawowe przepisy rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które uzupełniają rozporządzenie Rzym I i są z nim bezpośrednio powiązane, mają na celu zwalczanie firm przykrywek i zapewnienie odpowiednich kryteriów posiadania siedziby przez przedsiębiorstwa. Należy wzmocnić te przepisy w celu zagwarantowania praw pracowników, którzy tymczasowo pracują poza krajem zwyczajowego zatrudnienia, oraz zapewnienia uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi.** [Popr. 123]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (17) W zakresie, w jakim niniejsze rozporządzenie wprowadza pewien stopień harmonizacji w niektórych obszarach, które do tej pory nie były zharmonizowane prawem Unii, w szczególności w odniesieniu do transportu z wykorzystaniem pojazdów lekkich i egzekwowania prawa, państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć jego celów, a mianowicie zbliżenia warunków konkurencji i poprawy ich egzekwowania, natomiast ze względu na charakter tych celów w połączeniu z transgranicznym charakterem transportu drogowego, na poziomie Unii można lepiej je zrealizować. W związku z powyższym Unia może przyjąć środki 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.
- (18) W celu uwzględnienia zmian na rynku i postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załączników I, II i III do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w celu uzupełnienia tego rozporządzenia poprzez sporządzenie wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które, oprócz tych określonych w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji oraz do 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 w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. (7). W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady 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.
- (19) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- (1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
- (a) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) ~~w lit. lit. a) skreśla się ppkt (i);~~ **otrzymuje brzmienie:**
- „a) przedsiębiorstw prowadzących działalność przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami, nie przekracza 2,4 tony;**
- aa) przedsiębiorstw prowadzących działalność przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami, nie przekracza 3,5 tony i które wykonują jedynie przewozy krajowe”;** [Popr. 124]
- ii) lit. b) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „b) przedsiębiorców wykonujących usługi drogowego transportu osób wyłącznie do celów niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób.**

Wszelkie przewozy drogowe, ~~za które których celem nie otrzymuje się wynagrodzenia i które nie generują żadnych dochodów, takie jak przewóz osób w celach dobroczynnych jest osiągnięcie zysku przez kierowcę lub inne osoby, np. usługi o charakterze charytatywnym lub wyłącznie do użytku prywatnego~~ **dobroczynnym**, uznaje się za przewóz wyłącznie do celów niezarobkowych;”; [Popr. 125]

(7) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”; [Popr. 126]

(2) w art. 3 skreśla się ust. 2;

(3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

(a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) posiadać **stosowny i odpowiadający skali działalności przedsiębiorstwa** lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące **ma on dostęp do oryginałów dokumentów, w formie elektronicznej lub każdej innej, dotyczących** głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: ~~umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące~~ **umów handlowych, dokumentów księgowych, akt dotyczących** pracowników, ~~umowy~~ **umów** o pracę, dokumenty zawierające **dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających** dane na temat **kabotażu, delegowania pracowników oraz** czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz ~~wszelkie inne dokumenty~~ **wszelkich innych dokumentów**, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.”; [Popr. 127]

aa) the following point is inserted:

„aa) **pojazdy, o których mowa w lit. b), wykonują w ramach umowy przewozu co najmniej jeden załadunek lub jeden rozładunek towarów co cztery tygodnie w państwie członkowskim siedziby;**”; [Popr. 128]

(b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność gospodarczą przy użyciu odpowiedniego sprzętu administracyjnego i urządzeń w lokalu, **o którym mowa w lit. a)**, znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego.”; [Popr. 129]

(c) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) **skutecznego i ciągłego** zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim.”; [Popr. 130]

(d) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) posiadają aktywa i zatrudniają pracowników proporcjonalne do działalności zakładu.”;

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

da) dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) wykazać jasny związek między realizowanymi przewozami a państwem członkowskim siedziby, posiadać bazę operacyjną i dostęp do miejsc parkingowych do postoju pojazdów w wystarczającej liczbie, aby mogły być regularnie wykorzystywane przez pojazdy, o których mowa w lit. b);”; [Popr. 131]

db) dodaje się lit. g) w brzmieniu:

„g) rekrutować i zatrudniać kierowców zgodnie z prawem właściwym dla umów o pracę tego państwa członkowskiego;”; [Popr. 132]

dc) dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) zapewnić, aby siedziba była miejscem, w którym lub z którego pracownicy zwyczajowo wykonują swoją pracę zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 593/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) lub z konwencją rzymską.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6).” [Popr. 133]

(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, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.”;

(ii) w akapicie trzecim lit. a) dodaje się ppkt (vii) w brzmieniu:

„(vii) prawo podatkowe.”;

(iii) w akapicie trzecim lit. b) dodaje się ppkt (xi) i (xii) w brzmieniu:

„(xi) delegowania pracowników;

„(xii) prawa właściwego dla zobowiązań umownych.”;

„(xiii) kabotażu.”; [Popr. 134]

(b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b), jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów Unii, wymienionych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, przeprowadza i podsumowuje w odpowiedni i terminowy sposób postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę na miejscu w lokalach danego przedsiębiorstwa.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

W toku postępowania administracyjnego, zarządzający transportem lub inny przedstawiciel prawny przedsiębiorstwa transportowego odpowiednio, mają prawo do przedstawienia uwag i wyjaśnień.

W ramach postępowania administracyjnego właściwy organ ustala, czy w konkretnym przypadku i w danych okolicznościach utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. W ramach tej oceny, właściwy organ bierze pod uwagę liczbę poważnych naruszeń krajowych i unijnych przepisów, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci, a także liczbę najpoważniejszych naruszeń unijnych przepisów, określonych w załączniku IV, w odniesieniu do których zarządzający transportem lub przedsiębiorstwo transportowe zostali skazani lub nałożono na nich sankcje. Każde takie ustalenie musi być należycie umotywowane i uzasadnione.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję, podejmuje decyzję o utrzymaniu dobrej reputacji odnośnego przedsiębiorstwa; Uzasadnienie tej decyzji zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczba takich decyzji zamieszczana jest w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji nie będzie stanowiła nieproporcjonalnej reakcji, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji;"

(c) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 24, aktów delegowanych ustanawiających wykaz kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów unijnych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci lit. b), które oprócz naruszeń określonych 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 z 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~~ **lub** ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, w tym poprzez negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu; **[Popr. 135]**
- c) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem.”;

(5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„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 co roku dysponuje kapitałem własnym w wysokości, co najmniej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd **o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, powyżej 3,5 tony oraz 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony.** Przedsiębiorstwa wykonujące zawód **prowadzące działalność** przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej ~~nieprzekraczającej~~ **łącznie z przyczepami, od 2,4 do 3,5 ton** ~~lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej tony 3,5-ton~~ wykazują na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponują kapitałem własnym w łącznej wysokości, co najmniej 1 800 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.”; **[Popr. 136]**

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W drodze odstępstwa od ust. 1, w przypadku braku poświadczonego rocznego sprawozdania finansowego właściwy organ zezwala przedsiębiorstwu na wykazanie zdolności finansowej za pomocą poświadczenia, takiego jak: gwarancja bankowa, ~~dokument wydany przez instytucję finansową dostępu do kredytów~~ **lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych**, w imieniu przedsiębiorstwa ~~przedsiębiorstw ubezpieczeniowych~~, lub inny wiążący dokument potwierdzający, że **przewidujący solidarną gwarancję za** przedsiębiorstwo ~~ma do dyspozycji kwoty określone w odniesieniu do kwot określonych w ust. 1 akapit pierwszy.~~”; [Popr. 137]

5a) art. 8 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„Aby zapewnić wystarczające uaktualnienie wiedzy osoby lub osób, o których mowa w ust. 1, w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa członkowskie mogą promować odbywające się cyklicznie co trzy lata szkolenia w dziedzinach wymienionych w załączniku I.”; [Popr. 138]

(6) art. 8 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

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

(7) w art. 11 ust. 4 skreśla się akapit trzeci;

(8) ~~w art. art. 12 ust. 2 skreśla się akapit drugi;~~ **akapit drugi otrzymuje brzmienie:**

„Państwa członkowskie przeprowadzają kontrole przynajmniej co trzy lata, aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwa nadal spełniają wymogi określone w art. 3.”; [Popr. 139]

(9) art. 13 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

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

(10) w art. 14 ust. 1 dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„Właściwy organ potwierdza odzyskanie dobrej reputacji przez zarządzającego transportem nie wcześniej niż w terminie jednego roku od daty utraty dobrej reputacji.”;

10a) art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi certyfikat kompetencji zawodowych zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 8, nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim. Komisja sporządza listę środków rehabilitujących mających na celu przywrócenie dobrej reputacji.”; [Popr. 140]

(11) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

(a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(-ia) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia **wymogów określonych w art. 3 w odniesieniu do** dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, stosownie do przypadku, nazwisko przedstawiciela prawnego”; [Popr. 141]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(i) dodaje się lit. g) h), i) oraz j) w brzmieniu:

„g) numery rejestracyjne pojazdów do dyspozycji przedsiębiorstwa na podstawie art. 5 lit. b);

h) liczbę ~~pracowników~~ **wosób zatrudnionych w przedsiębiorstwie w ciągu ostatniego roku kalendarzowego; [Popr. 142]**

i) sumę aktywów, zobowiązania, kapitał własny i obroty w ciągu ostatnich dwóch lat;

j) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.”;

(ia) dodaje się lit. ja) w brzmieniu:

ja) umowy o pracę kierowców międzynarodowych z ostatnich sześciu miesięcy; [Popr. 143]

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

~~„Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–j), w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio dla wszystkich właściwych organów w danym państwie członkowskim. Żądanych informacji udziela się w terminie pięciu dni roboczych od otrzymania wniosku. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych. [Popr. 144]~~

~~W każdym przypadku dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–j), 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 i jeśli ich urzędnicy są zaprzysiężeni lub w inny sposób formalnie zobowiązani do zachowania tajemnicy.”; [Popr. 145]~~

Do celów art. 14a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 dane, o których mowa w lit. j), udostępnia się na wniosek nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców.”; [Popr. 146]

(b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia aktualizacji i poprawności wszystkich danych przechowywanych w krajowym rejestrze elektronicznym.”;

ba) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W celu zwiększenia skuteczności transgranicznych środków egzekwowania prawa państwa członkowskie dopilnowują, aby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były interoperacyjne w całej Unii za pośrednictwem europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/480, tak aby dane, o których mowa w ust. 2, były bezpośrednio dostępne dla wszystkich właściwych organów egzekwowania prawa i organów kontroli we wszystkich państwach członkowskich w czasie rzeczywistym.”; [Popr. 147]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

bb) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24a, aby ustanowić i aktualizować wspólne zasady w celu zapewnienia, aby krajowe rejestry elektroniczne były w pełni wzajemnie połączone i interoperacyjne, tak aby właściwy organ lub jednostka kontrolna w każdym państwie członkowskim były w stanie uzyskać bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do krajowego rejestru elektronicznego każdego państwa członkowskiego, jak przewidziano w ust. 5. Takie wspólne zasady obejmują przepisy regulujące format wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i interoperacyjność tych rejestrów, a także szczegółowe zasady dotyczące dostępu do danych, ich wprowadzania i monitorowania.”; [Popr. 148]

(c) skreśla się ust. 7;

(12) art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. ~~Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę z innymi państwami członkowskimi informacji dotyczących stosowania~~ **Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują i niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy oraz wszelkich niezbędnych informacji, aby ułatwić wdrażanie i egzekwowanie** niniejszego rozporządzenia. Do dnia 31 grudnia 2018 r. państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy swoich punktów kontaktowych. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach dotyczących punktów kontaktowych. [Popr. 149]

1a. Do celów ust. 1 współpraca administracyjna, o której mowa w niniejszym artykule, odbywa się za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 (*), który to system umożliwia wszystkim przewoźnikom przekazywanie danych w ich własnym języku. [Popr. 150]

2. Państwo członkowskie, które od innego państwa członkowskiego otrzyma powiadomienie o naruszeniu przepisów, którego skutkiem było wydanie wyroku skazującego lub nałożenie sankcji przez inne państwo członkowskie w ciągu ostatnich dwóch lat, wpisuje zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.

3. Państwa członkowskie odpowiadają na wnioski o informacje otrzymane od wszystkich właściwych organów innych państw członkowskich oraz, ~~w stosownych przypadkach,~~ przeprowadzają kontrole, inspekcje i dochodzenia dotyczące przestrzegania wymogu ustanowionego w art. 3 ust. 1 lit. a) przez przewoźników drogowych mających siedzibę na ich terytorium. Wnioski o udzielenie informacji przesyłane przez właściwe organy państw członkowskich ~~muszą zawierać uzasadnienie~~ **są należycie uzasadnione i umotywowane**. W tym celu wnioski powinny zawierać rzeczowe informacje dotyczące ewentualnych naruszeń art. 3 ust. 1 lit. a). [Popr. 151]

4. W przypadku gdy państwo członkowskie, do którego wniosek był skierowany, uzna, że nie jest on wystarczająco uzasadniony, informuje o tym państwo członkowskie, które złożyło wniosek w ciągu ~~dziesięciu~~ **pięciu** dni roboczych. Państwa członkowskie, które złożyło wniosek, przedstawia dalsze informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie jest to możliwe, wniosek może zostać odrzucony przez państwo członkowskie, do którego był skierowany. [Popr. 152]

5. Jeżeli udzielenie **informacji** żądanych ~~informacji~~ **w wniosku lub** przeprowadzenie kontroli lub dochodzenia jest ~~trudne lub~~ **niemożliwe**, dane państwo członkowskie ~~niezwłocznie~~ informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w ciągu ~~dziesięciu~~ **pięciu** dni roboczych, podając ~~przeznaczone~~ **należycie uzasadniając, dlaczego jest to trudne lub niemożliwe**. Zainteresowane państwa członkowskie ~~omawiają ze sobą wszelkie pojawiające~~ **współpracują w celu znalezienia rozwiązania wszelkich pojawiających się trudności**. W celu ~~znalezienia dla nich rozwiązania~~ **przypadku jakichkolwiek utrzymujących się problemów z wymianą informacji lub stałej odmowy udzielenia informacji bez podania odpowiedniego uzasadnienia Komisja, po uzyskaniu informacji i przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi, może podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zaradzenia tej sytuacji.** [Popr. 153]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

6. W odpowiedzi na wnioski, o których mowa w ust. 3, państwa członkowskie dostarczają wymagane informacje i przeprowadzają żądane kontrole, inspekcje i dochodzenia w terminie ~~dwudziestu pięciu~~ **piętnastu** dni roboczych od otrzymania wniosku, chyba że **odnośnie państwa członkowskie ustalą inny termin bądź** poinformowały wnioskujące państwo członkowskie, że wniosek jest niewystarczająco uzasadniony lub zgłosiły na podstawie ust. 4 i 5 niemożność ich przeprowadzenia lub zaistniałe trudności, **dla których nie znaleziono żadnego rozwiązania.** [Popr. 154]

7. Państwa członkowskie dopilnowują, by informacje przekazane im zgodnie z niniejszym artykułem były wykorzystywane jedynie do celów określonych we wniosku.

8. Działania w ramach wzajemnej współpracy i pomocy administracyjnej prowadzone są bezpłatnie.

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

(*) *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).*

12a) dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Artykuł 18a

Środki towarzyszące

1. Państwa członkowskie podejmują środki towarzyszące na rzecz rozwoju, ułatwiania i promowania wymiany między urzędnikami odpowiedzialnymi za współpracę administracyjną i wzajemną pomoc państw członkowskich, a także za monitorowanie przestrzegania obowiązujących przepisów niniejszego rozporządzenia oraz ich egzekwowania.

2. Komisja zapewnia m.in. wsparcie techniczne w celu dalszego usprawnienia współpracy administracyjnej i zwiększenia wzajemnego zaufania między państwami członkowskimi, w tym za pośrednictwem promowania wymian personelu oraz wspólnych programów szkoleniowych, a także opracowywania inicjatyw w zakresie najlepszych praktyk oraz ułatwiania i promowania ich realizacji. Nie naruszając uprawnień Parlamentu Europejskiego i Rady w ramach procedury budżetowej, Komisja może wykorzystać dostępne instrumenty finansowania do dalszego budowania potencjału i zacieśnienia współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.

3. Państwa członkowskie ustanawiają program wzajemnych weryfikacji, w którym uczestniczą wszystkie właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, zapewniając przy tym odpowiednią rotację takich właściwych organów dokonujących przeglądu i poddawanych przeglądowi. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych programach co dwa lata w ramach sprawozdania z działalności właściwych organów, o którym mowa w art. 26.”; [Popr. 155]

(13) skreśla się art. 24;

(14) dodaje się art. 24a w brzmieniu:

„Artykuł 24a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 2 i art. 8 ust. 9, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia (zmieniającego)].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 ust. 2 i 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 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 w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. (*)
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 ust. 2 i art. 8 ust. 9 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo 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.;

(15) w art. 25 skreśla się ust. 3;

(16) w art. 26 dodaje się ust. 3, 4 i 5 w brzmieniu:

„3. Każdego roku państwa członkowskie opracowują sprawozdanie w sprawie korzystania z pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej ~~nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton~~, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym i znajdujących się** na ich terytorium i przekazują je Komisji nie później niż do dnia 30 czerwca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego. Sprawozdanie to zawiera: **[Popr. 156]**

a) liczbę zezwoleń wydanych przedsiębiorstwom ~~wykonującym zawód~~ **prowadzącym działalność** przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, ~~których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton~~ **o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym**; **[Popr. 157]**

b) liczbę pojazdów **silnikowych** o dopuszczalnej masie całkowitej, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym i zarejestrowanych** w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym; **[Popr. 158]**

c) łączną liczbę pojazdów **silnikowych** o dopuszczalnej masie całkowitej ~~nieprzekraczającej~~, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 ton, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym i zarejestrowanych** w danym państwie członkowskim na dzień 31 grudnia każdego roku; **[Popr. 159]**

d) szacowany udział pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej ~~nieprzekraczającej~~, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 ton lub zespołów tony, a także** pojazdów **silnikowych** o dopuszczalnej masie całkowitej ~~nieprzekraczającej 3,5 ton~~ **poniżej 2,4 tony** w ogólnej działalności w zakresie transportu drogowego wszystkich pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim, w podziale na przewozy krajowe, międzynarodowe i kabotaż. **[Popr. 160]**

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

4. Na podstawie informacji zebranych przez Komisję zgodnie z ust. 3 i dodatkowych dowodów **Komisja**, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. ~~Komisja przedstawia~~ **przedłoży** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie zmiany łącznej liczby pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej, **łącznie z przyczepami, od 2,4 do 3,5 ton wykonujących krajowe tony i międzynarodowe wykonujących** przewozy drogowe. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków. [Popr. 161]

5. Każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie na temat wniosków złożonych przez nie na podstawie art. ~~18 ust. 3 i 4~~ **18** oraz odpowiedzi otrzymanych od innych państw członkowskich, a także skutków działań podjętych na podstawie dostarczonych informacji.”; [Popr. 162]

16a) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Na podstawie informacji zebranych przez Komisję zgodnie z ust. 5, a także dodatkowych dowodów Komisja, najpóźniej do 31 grudnia 2020 r., przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie szczegółowe sprawozdanie w sprawie 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.”. [Popr. 163]

(17) w załączniku IV pkt 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

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

Artykuł 2

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

(1) w art. 1 ust. 1 dodaje się następujący akapit:

„Przewóz pustych kontenerów lub palet uważa się za zarobkowy przewóz rzeczy, we wszystkich przypadkach, gdy jest on przedmiotem umowy przewozu.”;

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

„Terminy, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 2a niniejszego rozporządzenia, mają także zastosowanie do przychodzącego lub wychodzącego drogowego przewozu towarów jako krajowego początkowego lub krajowego końcowego etapu transportu kombinowanego określonego w dyrektywie Rady 92/106/EWG.”; [Popr. 164]

1b) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Ten przejazd tranzytowy wyłącza się jednak z zakresu stosowania dyrektywy w sprawie delegowania pracowników. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.”; [Popr. 165]

1c) ust. 5 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami, nie przekracza 2,4 tony”; [Popr. 166]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. »przewóz kabotażowy« oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany na podstawie tymczasowego zezwolenia w przyjmującym państwie członkowskim, obejmujący przewóz od odbioru towarów w jednym lub kilku punktach załadunku do momentu dostarczenia ich do jednego lub kilku punktów dostawy, jak określono w liście przewozowym;”;

aa) dodaje się literę w brzmieniu:

„7a. »tranzyt« oznacza przejazd pojazdu z ładunkiem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, w przypadku gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu nie znajduje się w tych państwach członkowskich ani państwach trzecich.” [Popr. 167]

(3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

-a) w ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„ba) wykonuje przewozy międzynarodowe z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy, jak określono w art. 3 i rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*).”;

(*) *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).*; [Popr. 168]

(a) w ust. 2 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14b w celu zmiany niniejszego rozporządzenia na potrzeby dostosowania maksymalnego okresu ważności licencji wspólnotowej do zmian na rynku.”;

(b) ust. 4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

(4) art. 5 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

(5) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, przewozów kabotażowych w przyjmującym państwie członkowskim ~~lub sąsiadujących państwach członkowskich~~. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego ma miejsce w ciągu ~~53~~ **5** dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym, **pod warunkiem istnienia mającej zastosowanie umowy przewozu**;” [Popr. 169]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

aa) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Po upływie okresu 3 dni, o którym mowa w ust. 2, przewoźnicy nie są uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego zespołu przewozów kabotażowych w tym samym przyjmującym państwie członkowskim w ciągu 60 godzin po powrocie do państwa członkowskiego siedziby przewoźnika i do czasu wykonania nowego przewozu międzynarodowego z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę.”; [Popr. 170]

(b) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający poprzedni przewóz międzynarodowy.”;

(c) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Dowody, o których mowa w ust. 3, są przedstawiane lub przesyłane na żądanie upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego i w czasie trwania kontroli drogowej. ~~Mogą one~~ **Państwa członkowskie akceptują fakt, że takie dowody mogą** być przedstawiane ~~przedstawione~~ lub przesyłane ~~przesłane~~ w formie elektronicznej, w podlegającej zmianie ustrukturyzowanej formie, ~~którą~~ **zastosowaniem ustrukturyzowanego i edytowalnego formatu, który** można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania za pomocą komputerów, ~~jak np.~~ **przechowywać i przetwarzać na komputerze, np. w formie elektronicznego listu przewozowego na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (eCMR) (*).** Podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, który może dostarczyć mu dowód, o którym mowa w ust. 3.; [Popr. 171]

(*) Elektroniczny list przewozowy na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów.”;

5a) w art. 9 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„ea) wynagrodzenia i corocznego płatnego urlopu, jak określono w art. 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*).”

(*) 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).”; [Popr. 172]

(6) art. 10 ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Komisja bada sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z komitetem, powołanym na podstawie art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 165/2014 (*), w terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa członkowskiego podejmuje decyzję, czy niezbędne są środki ochronne, i w razie konieczności 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).”;

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(7) dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Kontrole inteligentne egzekwowanie [Popr. 173]

1. ~~Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby od dnia 1 stycznia 2020 r. Z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków określonych w każdym roku kalendarzowym kontrolować co najmniej 2% wszystkich przewozów kabotażowych wykonywanych~~ **niniejszym rozdziale państwa członkowskie zapewniają stosowanie na ich swoim terytorium. Od dnia 1 stycznia 2022 r. odsetek ten zwiększony zostaje do co najmniej 3%. Podstawą do obliczania przedmiotowego odsetka są łączne przewozy kabotażowe w danym państwie członkowskim, spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w tonokilometrach w roku t-2, zgodnie z danymi Eurostatu.** ~~art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE.~~ [Popr. 174]

1a. **Każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych.** [Popr. 175]

2. Państwa członkowskie ukierunkowują kontrole na przedsiębiorstwa zaklasyfikowane jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku naruszenia postanowień niniejszego rozdziału, które mają do nich zastosowanie. W tym celu w ramach systemu klasyfikacji ryzyka, jaki ustanowiły na mocy art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE (*) i rozszerzonego zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (**) państwa członkowskie traktują ryzyko takiego naruszenia, jako zagrożenie samo w sobie.

2a. **Do celów ust. 2 państwa członkowskie mają dostęp do istotnych zapisanych informacji i danych, przetwarzanych lub przechowywanych w inteligentnym tachografie, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i w elektronicznych dokumentach przewozowych, takich jak elektroniczne listy przewozowe na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (eCMR).** [Popr. 176]

2b. **Państwa członkowskie udzielają dostępu do tych danych wyłącznie właściwym organom upoważnionym do przeprowadzania kontroli naruszeń aktów prawnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie przekazują Komisji dane kontaktowe wszystkich znajdujących się na ich terytorium właściwych organów, którym udzieliły dostępu do tych danych. Do... [XXX] Komisja sporządza wykaz wszystkich właściwych organów i przekazuje go państwom członkowskim. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach wykazu.** [Popr. 177]

2c. **Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14b w celu określenia cech danych, do których państwa członkowskie muszą mieć dostęp, warunków wykorzystywania takich danych i technicznych specyfikacji dotyczących ich przekazywania lub dostępu do nich, przy czym w aktach tych określa się w szczególności:**

- a) **szczegółowy wykaz informacji i danych, do których muszą mieć dostęp właściwe organy krajowe, w tym przynajmniej czas i miejsce przekroczenia granicy, załadunku i rozładunku, numer rejestracyjny pojazdu i dane kierowcy;**
- b) **prawa dostępu właściwych organów, w stosownych przypadkach zróżnicowane w zależności od rodzaju właściwego organu, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystania danych;**
- c) **specyfikacje techniczne dotyczące przekazywania danych, o których mowa w lit. a), lub dostępu do nich, w tym w stosownych przypadkach maksymalny okres przechowywania danych, zróżnicowany w razie potrzeby w zależności od rodzaju danych.** [Popr. 178]

2d. **Wszelkie dane osobowe, o których mowa w niniejszym artykule, są dostępne i przechowywane nie dłużej niż jest to zupełnie niezbędne do celów, do których dane zostały zgromadzone lub w związku z którymi są dalej przetwarzane. Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają zniszczone.** [Popr. 179]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

3. Co najmniej trzy razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe przewozów kabotażowych, **przy czym mogą je wykonywać łącznie z kontrolami prowadzonymi zgodnie z art. 5 dyrektywy 2006/22/WE**. 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 działa na swoim własnym terytorium. ~~Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych krajowe punkty kontaktowe wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009^{***}, wymieniają się informacjami na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń.~~ **Państwa członkowskie dzielą się informacjami o liczbie i rodzaju naruszeń wykrytych po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych.** [Popr. 180]

(*) 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).

(**) 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).;

(8) dodaje się art. 14a i 14b w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Odpowiedzialność

Państwa członkowskie przewidują **skuteczne, proporcjonalne i odstrasające** kary wobec nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, z tytułu nieprzestrzegania przepisów rozdziałów II i III, ~~w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, naruszających~~ **jeżeli wiedzą oni lub zgodnie z logiką powinni wiedzieć, że zlecane przez nich usługi transportowe naruszają** niniejsze rozporządzenie.

Jeżeli nadawcy ładunków, spedytorzy, wykonawcy i podwykonawcy zlecają usługi transportowe przedsiębiorstwom transportowym o niskim stopniu ryzyka zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE, nie odpowiadają za sankcje za naruszenia, chyba że zostanie udowodnione, iż rzeczywiście wiedzieli o tych naruszeniach. [Popr. 181]

Artykuł 14b

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2 i 4 oraz art. 5 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia (zmieniającego)].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 2 i 4 oraz 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 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 w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. (*)

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

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 2 i 4 oraz 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.”;

(9) skreśla się art. 15;

(10) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Sprawozdawczość

1. Najpóźniej do dnia 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających w dniu 31 grudnia poprzedniego roku licencję wspólnotową oraz o liczbie poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii odpowiadających pojazdom dopuszczonym do ruchu na ten dzień.

2. Najpóźniej do dnia 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie świadectw kierowcy wydanych w poprzednim roku kalendarzowym, jak również liczbie świadectw kierowcy ogółem na dzień 31 grudnia poprzedniego roku kalendarzowego.

3. **Najpóźniej do ... [dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przekazują Komisji krajowe strategie wdrażania przepisów przyjęte zgodnie z art. 10a.** Najpóźniej do dnia 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie **operacji** kontroli ~~przewozów kabotażowych~~ **przestrzegania przepisów** przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym zgodnie z art. 10a., **w tym w stosownych przypadkach o liczbie przeprowadzonych kontroli.** Informacje te obejmują liczbę pojazdów poddanych kontroli oraz liczbę sprawdzonych tonokilometrów.”; [Popr. 182]

3a. Do końca 2022 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące stanu unijnego rynku transportu drogowego. Sprawozdanie zawiera analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz zmian w warunkach zatrudnienia w zawodzie.” [Popr. 183]

Artykuł 3

Przegląd

1. Komisja dokonuje oceny wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności skutków art. 2 zmieniającego art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, do dnia [3 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] oraz składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach sprawozdaniu Komisji towarzyszy wniosek ustawodawczy.

2. W następstwie sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja dokonuje regularnej oceny niniejszego rozporządzenia i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

3. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 1 i 2, dołącza się odpowiednie wnioski ustawodawcze.

Artykuł 4

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [xx] r.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia ... r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
