



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.  
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego<sup>1</sup> oraz rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 dotyczącego dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych<sup>2</sup> („rozporządzenie (WE) nr 1071/2009”, „rozporządzenie (WE) nr 1072/2009” lub „rozporządzenia”) przyjęto jako część pakietu środków mających na celu unowocześnienie przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i dostęp do rynku przewozów drogowych.

Ogólnym celem tych rozporządzeń jest wsparcie właściwego funkcjonowania jednolitego rynku transportu drogowego, a także jego efektywności i konkurencyjności.

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 ustanawia przepisy, których przedsiębiorstwa muszą przestrzegać, aby uzyskać dostęp do zawodu przewoźnika drogowego (osobowego i towarowego). Rozporządzenie to określa także pewne przepisy umożliwiające i regulujące egzekwowanie wymogów przez państwa członkowskie.

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 ustanawia przepisy, których muszą przestrzegać przedsiębiorstwa zamierzające prowadzić działalność na rynku międzynarodowego drogowego transportu rzeczy i na rynkach krajowych innych niż ich własne (kabotaż). Zawiera ono przepisy dotyczące dokumentów, które mają być wydawane takim przedsiębiorstwom przez państwo członkowskie rejestracji (licencja wspólnotowa), jak również dokumentów dla kierowców z państw trzecich (świadectwo kierowcy).

Przeprowadzona w latach 2014–2015<sup>3</sup> ocena *ex post* tych rozporządzeń wykazała, że jedynie częściowo pozwoliły one zrealizować podstawowy cel, jakim było stworzenie odpowiednich warunków konkurencji na rynku. Główne trudności związane były z niedoskonałością przepisów i ich egzekwowaniem. Niniejszy wniosek, będący inicjatywą REFIT<sup>4</sup>, ma na celu m.in. korektę tych niedociągnięć.

#### • Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Niniejszy wniosek stanowi część szerszego przeglądu prawodawstwa dotyczącego transportu drogowego. Jest on ściśle powiązany z innymi obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie transportu drogowego, w szczególności z przepisami socjalnymi odnoszącymi się do transportu drogowego (rozporządzenie (WE) nr 561/2006<sup>5</sup>, dyrektywa 2002/15/WE<sup>6</sup>, dyrektywa 2006/22/WE<sup>7</sup> i rozporządzenie (UE) nr 165/2014<sup>8</sup>). Zaproponowane w niniejszym wniosku lepsze egzekwowanie zasad rynkowych będzie więc ułatwione dzięki istniejącym synergiiom, przyczyniając się z kolei pośrednio do lepszego egzekwowania przepisów socjalnych.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

<sup>2</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.

<sup>3</sup> Komisja opublikowała dokument roboczy służb Komisji zawierający wyniki tej oceny: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

<sup>4</sup> Inicjatywa nr 10 w załączniku 2 do programu prac Komisji na rok 2017.

<sup>5</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

<sup>6</sup> Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

<sup>7</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

<sup>8</sup> Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek bezpośrednio przyczynia się do realizacji jednego z priorytetów obecnej Komisji, tj. wspierania pogłębiania jednolitego rynku i zwiększania sprawiedliwości jego funkcjonowania. Jego głównym celem jest dalsze usprawnienie jednolitego rynku transportu drogowego poprzez zmiany zmierzające do usunięcia przyczyn rozbieżności i zapewniające lepsze egzekwowanie przepisów.

Wniosek ten służy realizacji celu programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), polegającego na zwiększeniu skuteczności przy jednoczesnym ograniczeniu obciążeń administracyjnych i regulacyjnych dla firm. Daje on jednocześnie państwom członkowskim możliwość ograniczenia pewnych zbędnych kosztów wdrażania związanych z egzekwowaniem przepisów.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną rozporządzenia i proponowanej zmiany stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) (dawniej art. 71 TWE). Artykuł ten stanowi podstawę przyjęcia przepisów UE określających w szczególności: (i) wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej liczby państw członkowskich (art. 91 ust. 1 lit. a) TFUE); oraz (ii) warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu krajowego w państwie członkowskim (art. 91 ust. 1 lit. b) TFUE).

- **Pomocniczość**

UE dzieli z państwami członkowskimi kompetencje regulacyjne w dziedzinie transportu zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE. Jednak jedynie prawodawca Unii może zmieniać obowiązujące przepisy.

Ponadto obecne różnice w praktykach państw członkowskich i niedociągnięcia w egzekwowaniu prawa szkodzą funkcjonowaniu jednolitego rynku i są nierozłącznie związane z brakami harmonizacji, w związku z czym wyłącznie Unia może je skutecznie wyeliminować.

- **Proporcjonalność**

Jak wskazano w sekcji 6.3 sprawozdania z oceny skutków, niniejszy wniosek legislacyjny jest proporcjonalny do stwierdzonych problemów i nie wykracza poza to, co jest konieczne do ich rozwiązania. W szczególności w odniesieniu do MŚP przewidywane środki polityczne nie będą miały nieproporcjonalnych skutków. Wniosek służy głównie uproszczeniu i wyjaśnieniu obowiązujących ram prawnych oraz bardziej zdecydowanemu egzekwowaniu wymogów, a nie nakłada na zainteresowane strony dodatkowych wymogów regulacyjnych, które byłyby nieproporcjonalne do zidentyfikowanych problemów.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ aktami prawnymi podlegającym zmianie są rozporządzenia, akt zmieniający musi mieć zasadniczo tę samą formę.

### 3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Rozporządzenia poddano ocenie *ex post*<sup>9</sup>. Ocena ta została uzupełniona badaniem zewnętrznym<sup>10</sup>.

W odniesieniu do środków egzekucyjnych, za najważniejsze uznano następujące zagadnienia:

- Poziom kontroli państw członkowskich jest różny, w szczególności w odniesieniu do stałej siedziby i kryteriów dobrej reputacji warunkujących dostęp do zawodu, jak również w zakresie nielegalnych przewozów kabotażowych.
- Państwa członkowskie (przynajmniej niektóre) nie współpracują ze sobą, zwłaszcza w odniesieniu do przestrzegania kryterium stałej i rzeczywistej siedziby w celu uzyskania dostępu do zawodu.

Pozostałe niedociągnięcia dotyczące przepisów wynikają z tego, że niektóre przepisy nie są wystarczająco konkretne w odniesieniu do pewnych kwestii lub celowo zostawiają państwom członkowskim możliwość podejmowania jednostronnych działań, co doprowadziło do różnic w praktykach, które negatywnie wpływają na funkcjonowanie jednolitego rynku.

- Definicja stałej i rzeczywistej siedziby, w tym termin „centrum operacyjne”, budzi wiele wątpliwości. W związku z tym pojawiły się różne praktyki.
- W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 czas potrzebny na przywrócenie dobrej reputacji nie jest określony ani uregulowany w inny sposób i znacząco różni się on w różnych państwach członkowskich.
- Powołując się na art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009, niektóre państwa członkowskie nakładają dodatkowe wymogi dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.
- Niektóre punkty przepisów dotyczących kabotażu nie są jasno określone, co doprowadziło do rozbieżności praktyk w państwach członkowskich. Niektóre państwa członkowskie dopuszczają kilka operacji załadunku lub rozładunku w ramach jednego przewozu kabotażowego, a inne nie.

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 pozostawia państwom członkowskim możliwość stosowania jego przepisów w stosunku do pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton (pojazdów lekkich), co prowadzi do stosowania różnych wymogów w odniesieniu do pojazdów tego samego rodzaju w różnych państwach członkowskich.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami były zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

---

<sup>9</sup> Zob. przypis 3.

<sup>10</sup> <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

Proces konsultacji obejmował dwa rodzaje działania: gromadzenie opinii i gromadzenie danych. Wykorzystano metody otwartych i ukierunkowanych konsultacji oraz rozmaite narzędzia konsultacji.

W odniesieniu do *otwartych konsultacji*, internetowe konsultacje społeczne odbyły się w dniach od 15 czerwca do 15 września 2016 r. Głównymi celami konsultacji były: (i) uzyskanie dodatkowych informacji na temat istniejących problemów zidentyfikowanych w trakcie oceny *ex post*, a także informacji pozwalających na zmierzenie skali problemów, których istnienie stwierdzono, (ii) uzyskanie opinii zainteresowanych stron na temat możliwych rozwiązań strategicznych oraz (iii) ocena oczekiwanych skutków ewentualnych rozwiązań strategicznych. Komisja otrzymała 175 odpowiedzi: 23 odpowiedzi od średnich i dużych przedsiębiorstw (przewoźników i nadawców ładunków zatrudniających 50 lub więcej pracowników); 18 odpowiedzi od małych przedsiębiorstw (przewoźników i nadawców ładunków zatrudniających 49 lub mniej pracowników); 17 odpowiedzi od przedstawicieli branży logistycznej; 33 odpowiedzi od stowarzyszeń reprezentujących pracowników transportu drogowego; 48 odpowiedzi od stowarzyszeń przewoźników transportu drogowego; 18 odpowiedzi od organów krajowych i odpowiednich stowarzyszeń; i 18 odpowiedzi od innych respondentów.

Co więcej, 22 stanowiska przekazane w ramach konsultacji społecznych pochodziły od różnych zainteresowanych stron, w tym: stowarzyszeń branżowych, organizacji pracowniczych, organów krajowych, organizacji odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa, organizacji pozarządowych oraz ekspertów.

Dokument konsultacyjny, otrzymane opinie oraz ich streszczenie są dostępne na stronie internetowej poświęconej europejskiej strategii w dziedzinie transportu drogowego Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu oraz na stronie internetowej Komisji „Twój głos w Europie”<sup>11</sup>.

***Konsultacje ukierunkowane*** obejmowały:

- Badanie panelowe MŚP poświęcone głównie kwestiom stosowania pojazdów lekkich w transporcie drogowym i potencjalnych skutków środków politycznych dotyczących rozszerzenia zakresu ram prawnych na pojazdy lekkie. Otrzymano w sumie 17 odpowiedzi, w tym 7 od podmiotów świadczących usługi drogowego transportu towarowego do celów zarobkowych przy użyciu własnych lub wynajmowanych pojazdów, 7 od firm, które wykorzystują własne lub wynajmowane pojazdy do transportu towarów na własny rachunek (podmioty realizujące przewozy na potrzeby własne) i 8 od użytkowników usług drogowego transportu towarowego.
- Ankieta adresowana do odpowiedzialnych organów pozwoliła uzyskać opinie organów krajowych na temat proponowanych środków z zakresu polityki pod względem ich oczekiwanego wpływu na wdrażanie i egzekwowanie ram prawnych, jak również uzyskać dane lub szacunki dotyczące ewentualnych kosztów tych środków dla przedmiotowych organów. Otrzymano w sumie 18 odpowiedzi, z czego 16 obejmowało państwa członkowskie<sup>12</sup>, a jedna pochodziła od Euro-Contrôle-Route.

---

<sup>11</sup> Zob.: <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

<sup>12</sup> BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

- Ankieta adresowana do przewoźników miała na celu uzyskanie od nich informacji dotyczących kosztów i charakteru czynności, które można wykorzystywać do oceny skutków (w ramach scenariusza odniesienia), a także ich opinii i szacunków dotyczących kosztów lub oszczędności wynikających z planowanych środków politycznych. Łącznie 80 przedsiębiorstw udzieliło odpowiedzi na ankietę adresowaną do przewoźników.
- Wywiady telefoniczne z zainteresowanymi stronami (31 rozmów z krajowymi i międzynarodowymi przedsiębiorstwami transportowymi oraz odpowiednimi zrzeszeniami przedsiębiorstw transportowych i organami krajowymi) w celu uzyskania bardziej szczegółowego obrazu opinii zainteresowanych stron na temat różnych rozważanych środków, uzyskania danych lub danych szacunkowych dotyczących kosztów oraz opinii na temat ewentualnych trudności, jakie mogą się pojawić w odniesieniu do każdego środka.
- W ramach oceny *ex post* i oceny skutków niniejszej inicjatywy zorganizowano szereg seminariów, spotkań i innych wydarzeń dla zainteresowanych stron z udziałem partnerów społecznych, a Komisja wzięła udział w kilku inicjatywach zorganizowanych przez partnerów społecznych.

Informacje zebrane podczas konsultacji potwierdziły istnienie głównych problemów stwierdzonych na etapie oceny, a także sens podjęcia działań dotyczących najważniejszych celów.

Jeżeli chodzi o możliwe środki polityczne zidentyfikowane podczas konsultacji, wyrażono silne poparcie dla środków zmierzających do wzmocnienia egzekwowania przepisów.

Reakcje w odniesieniu do zmian dotyczących ograniczeń w zakresie kabotażu były mieszane, niektóre grupy zainteresowanych stron wyraziły poparcie, a inne były nastawione sceptycznie. Państwa członkowskie, w których wynagrodzenia są wysokie, wraz ze związkami zawodowymi, zasadniczo sprzyjają zaostrzeniu przepisów w zakresie kabotażu, natomiast państwa członkowskie, w których wynagrodzenia są niższe, wraz z większością zrzeszeń przewoźników, zasadniczo opowiadają się za dalszą liberalizacją przepisów dotyczących kabotażu.

Pozytywnie zareagowano na propozycję przyjęcia środków mających na celu wzmocnienie kryteriów dotyczących wymogu stałej siedziby. Wiele zainteresowanych stron wyraziło opinię, że konieczne jest zapewnienie uznawania w ramach odpowiednich przepisów jedynie faktycznego prowadzenia działalności w państwie członkowskim, w którym operator posiada siedzibę.

Również włączenie do zakresu rozporządzeń pojazdów lekkich było postrzegane jako pozytywny środek przez większość zainteresowanych stron, z którymi przeprowadzono konsultacje.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Sprawozdanie z oceny *ex post* i analizę na potrzeby oceny skutków<sup>13</sup>, zakończone w kwietniu 2017 r., opracowano przy współpracy zewnętrznego wykonawcy.

- **Ocena skutków**

Wnioskowi towarzyszy ocena skutków, w odniesieniu do której Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała opinię pozytywną z zastrzeżeniami. Jak wskazano w załączniku 1 do

---

<sup>13</sup>Zob. przypis 10.

sprawozdania z oceny skutków zastrzeżenia te uwzględniono, wyjaśniając bardziej szczegółowo skalę stwierdzonych problemów i charakter inicjatywy REFIT, stanowiące uzasadnienie struktury wariantów polityki i pełniejsze wyjaśnienie współzależności między niniejszym wnioskiem a inicjatywą w sprawie przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego.

Rozpatrzono cztery warianty strategii, odpowiadające różnym stopniom interwencji regulacyjnej i pociągające za sobą proporcjonalnie coraz większy poziom oczekiwanych skutków. Pierwszy wariant pakietu środków ukierunkowany był na wyjaśnienie ram prawnych. Drugi wariant pakietu środków ukierunkowany był na wzmocnienie egzekwowania przepisów. Trzeci wariant pakietu środków ukierunkowany był na znaczące zmiany w przepisach, w szczególności w zakresie kabotażu i siedziby, obok środków przewidzianych w pierwszych dwu wariantach. Czwarty wariant pakietu środków obejmował rozszerzenie zakresu rozporządzenia na pojazdy lekkie.

Wariantem preferowanym jest kombinacja trzeciego wariantu pakietu środków, tj. zmian przepisów dotyczących kabotażu i siedziby, z częściowym rozszerzeniem zakresu rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 na pojazdy lekkie.

Ogólnie jest to wariant najbardziej skuteczny i szacuje się, że w latach 2020–2035 pozwoli przedsiębiorstwom UE–28 uzyskać oszczędności rzędu 2,7–5,2 mld EUR. Oczekuje się ograniczenia naruszeń przepisów dotyczących kabotażu nawet do 62 % oraz zmniejszenia zagrożenia powstawania firm przykrywek o około 10 %, co będzie miało pozytywny wpływ na warunki pracy. Powinien on również doprowadzić do większej profesjonalizacji operatorów pojazdów lekkich. Preferowany wariant spowoduje jednak w latach 2020–2035 zwiększenie kosztów wdrażania i egzekwowania dla organów krajowych UE–28 rzędu 65–166 mln EUR. Częściowe stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 do pojazdów lekkich spowoduje również dodatkowe koszty przestrzegania przepisów dla przedsiębiorstw, powodując zwiększenie kosztów operacyjnych o 4–10 %.

Wniosek jest zgodny z preferowanym wariantem z oceny skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek służy realizacji celu programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), polegającego na zwiększeniu skuteczności i ograniczeniu obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorstw. Dokonuje się tego przede wszystkim poprzez wprowadzenie obowiązku uznawania przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów elektronicznych dokumentów przewozowych w transporcie międzynarodowym, jak i poprzez zwiększenie przejrzystości i harmonizację przepisów dotyczących dostępu do zawodu. Oczekuje się wzrostu kosztów egzekwowania przepisów dla władz publicznych, jednak wzrost ten będzie znacznie mniejszy niż skala oszczędności dla przedsiębiorstw i jest jak najbardziej uzasadniony poprawą warunków konkurencji, zmniejszeniem liczby naruszeń przepisów dotyczących kabotażu, zmniejszeniem liczby nowo zakładanych firm przykrywek oraz poprawą warunków pracy pracowników sektora transportu.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. W zakresie, w jakim przewiduje włączenie do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorstw transportu drogowego dodatkowych danych i przetwarzanie ich przez organy krajowe, jest on zgodny

zwłaszcza z art. 8 karty, ponieważ dane te są niezbędne do osiągnięcia celu, jakim jest lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów odnośnych rozporządzeń.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

#### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Należy dalej gromadzić informacje na temat powszechności stosowania pojazdów lekkich do celów zarobkowych w transporcie krajowym i międzynarodowym. Ścisłe monitorowanie i gromadzenie danych jest zatem niezbędne do śledzenia tendencji rynkowych w tym zakresie. Będzie ono realizowane poprzez połączenie gromadzenia danych krajowych i sprawozdawczości poszczególnych państw członkowskich. Monitorowanie to należy rozpocząć niezwłocznie po wejściu w życie przedmiotowych rozporządzeń.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Główne elementy wniosku są następujące:

##### **rozporządzenie (WE) nr 1071/2009**

###### *Art. 1 – Przedmiot i zakres stosowania*

Obecny art. 1 ust. 4 lit. a) wyklucza przewoźników wykorzystujących wyłącznie pojazdy lekkie z zakresu stosowania rozporządzenia, o ile prawo krajowe państw członkowskich nie stanowi inaczej (zob. zdanie wprowadzające). W celu zapewnienia w formie wspólnych zasad minimalnego poziomu profesjonalizmu w sektorze pojazdów lekkich, a tym samym zbliżenia warunków konkurencji między przewoźnikami, proponuje się skreślenie tego przepisu i nadanie określonym przepisom charakteru obowiązku również dla tej kategorii przewoźników.

W tym celu proponuje się dodanie nowego ust. 6, wyłączającego przewoźników wykorzystujących wyłącznie pojazdy lekkie z niektórych, ale nie ze wszystkich wymogów niniejszego rozporządzenia. Nie proponuje się nadania obowiązkowego charakteru wymogom dotyczącym dobrej reputacji zarządzającego transportem, kompetencji zawodowych i związanych z nimi obowiązków – państwa członkowskie zachowają tu możliwość stosowania dotychczasowego podejścia. Proponuje się natomiast stosowanie do tych przewoźników we wszystkich państwach członkowskich wymogów dotyczących posiadania rzeczywistej i stałej siedziby oraz odpowiedniej zdolności finansowej. Pozwoli to odpowiednio zmniejszyć różnice między państwami członkowskimi.

###### *Art. 3 – Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego*

Proponuje się skreślić ust. 2, który obecnie dopuszcza nałożenie dodatkowych wymogów dotyczących dostępu do zawodu, oprócz czterech kryteriów określonych w art. 3 ust. 1. Możliwość ta doprowadziła do rozbieżności warunkach dostępu do zawodu. W związku z tym, a także dlatego, że okazało się, że możliwość ta nie odpowiada bezwzględnej konieczności, należy je znieść.

###### *Art. 5 – Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby*

Proponuje się doprecyzowanie brzmienia art. 5, aby zagwarantować, że przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, faktycznie i w sposób ciągły prowadzą w nim działalność zarobkową. Zaproponowano następujące rozwiązania: w lit. a) dodaje się



odniesienie do umów handlowych i umów o pracę, w związku z czym będzie też trzeba przechowywać je w lokalu znajdującym się w państwie członkowskim prowadzenia działalności; lit. c) zostaje podzielona na lit. c) i d), by lepiej rozróżnić między wykonywaniem działań administracyjnych, działalnością o charakterze handlowym oraz operacjami związanymi z pojazdami; dodaje się lit. e) wprowadzając wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa aktywów i zatrudniania pracowników w państwie członkowskim prowadzenia działalności proporcjonalnie do działalności gospodarczej tego zakładu.

#### *Art. 6 – Warunki związane z wymogiem dobrej reputacji*

W art. 6 proponuje się szereg zmian w celu wyjaśnienia i dalszej harmonizacji oceny dobrej reputacji oraz rozszerzenia wykazu naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji. Zaproponowano następujące rozwiązania:

Zmienia się ust. 1, aby lepiej zdefiniować kategorie osób, których postępowanie należy uwzględniać do celów oceny dobrej reputacji przedsiębiorstwa. W akapicie trzecim lit. a) dodaje się ppkt (vii) aby przy ocenie dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorstwa transportowego uwzględniać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych. W akapicie trzecim lit. b) dodaje się dwa podpunkty, (xi) i (xii), aby przy ocenie dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorstwa transportowego uwzględnić poważne naruszenia przepisów UE dotyczących delegowania pracowników i przepisów mających zastosowanie do zobowiązań umownych. Zmienia się art. 6 ust. 2 w celu doprecyzowania procedury administracyjnej, jaką ma stosować właściwy organ państwa członkowskiego, w którym siedzibę ma przedsiębiorstwo transportowe lub zarządzający transportem, który dopuścił się poważnego naruszenia przepisów krajowych lub unijnych przepisów na potrzeby ustalenia, czy dane przedsiębiorstwo transportowe lub zarządzający transportem utracił dobrą reputację. Nowy ust. 2a zastępuje dawny art. 6 ust. 2 lit. b) precyzując, że Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych ustanawiających wykaz kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów unijnych, które oprócz naruszeń określonych w załączniku IV, mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. W tym kontekście proponuje się, aby upoważnić Komisję do określania wagi naruszeń w zależności od ich potencjału zakłócenia konkurencji (co dotyczy w szczególności przepisów w zakresie kabotażu). Ze względu na ich skutki w zakresie konkurencji w ten sam sposób należy traktować naruszenia, które mogą mieć negatywny wpływ na warunki pracy<sup>14</sup>.

#### *Art. 7 – Warunki związane z wymogiem zdolności finansowej*

Proponuje się zmianę ust. 1 aby przewidzieć szczególne, mniej rygorystyczne, warunki, które mają spełniać przewoźnicy używający wyłącznie pojazdów lekkich. W ust. 2 proponuje się doprecyzować środki, za pomocą których przedsiębiorstwa mogą udowodnić swoją zdolność finansową w przypadku braku poświadczonych rocznych sprawozdań finansowych, w celu umożliwienia oceny zgodności z tym kryterium przez organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa, w szczególności w odniesieniu do nowo utworzonych przedsiębiorstw, które nie mają jeszcze poświadczonych sprawozdań finansowych.

#### *Art. 13 – Procedura zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia*

Proponowana zmiana art. 13 ust. 1 lit. c) wyjaśnia rolę właściwych organów, w przypadkach gdy przedsiębiorstwa przestają spełniać wymóg zdolności finansowej. W wyznaczonym terminie przedsiębiorstwo ma wykazać, że ponownie spełnia ten wymóg (a nie tylko, że spełni go w przeszłości).

---

<sup>14</sup> Utrzymana zostanie możliwość określania przez Komisję wagi naruszeń również w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała.

*Art. 14 – Stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi*

Proponuje się uściślić, że po utracie dobrej reputacji zarządzający transportem nie może uzyskać od właściwego organu potwierdzenia odzyskania jej wcześniej niż jeden rok od daty utraty dobrej reputacji (por. nowy akapit dodany w ust. 1). Celem jest uniknięcie istotnych różnic w tym zakresie między państwami członkowskimi.

*Art. 16 – Krajowe rejestry elektroniczne*

Proponuje się wskazać w ust. 2 elementy informacji, które należy włączyć do krajowych rejestrów elektronicznych. Powinno to umożliwić lepsze egzekwowanie przepisów dotyczących dostępu do zawodu.

*Art. 18 – Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi*

Proponuje się doprecyzowanie warunków współpracy między państwami członkowskimi. W szczególności proponuje się, by ustalić maksymalny termin udzielania przez państwa członkowskie odpowiedzi na uzasadnione wnioski z innych państw członkowskich oraz by zobowiązać państwa członkowskie do przeprowadzania kontroli dotyczących nieprzestrzegania kryteriów dotyczących zakładania przedsiębiorstw przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium na podstawie dowodów przedstawionych przez inne państwa członkowskie.

*Art. 26 – Sprawozdawczość*

Proponuje się wprowadzenie wymogu przekazywania Komisji przez państwa członkowskie informacji na temat działalności przewoźników używających pojazdów lekkich prowadzących działalność na ich terytorium (nowy ust. 3). Projekt nowego ust. 4 przewiduje złożenie przez Komisję do końca 2024 r. sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie dotyczącego obecności przewoźników pojazdów lekkich w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym, oraz że na tej podstawie oceniona zostanie ponownie potrzeba zaproponowania dodatkowych środków.

*Załącznik IV – Najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a)*

Ust. 1 lit. b) zostaje zmieniony w celu uspoźnienia z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego<sup>15</sup> oraz w celu usunięcia niepewności prawnej w jej realizacji.

**rozporządzenie (WE) nr 1072/2009**

*Art. 1 – Zakres*

W ust. 1a dodaje się nowy akapit w celu sprecyzowania, że przewóz pustych kontenerów lub palet uważa się za zarobkowy przewóz rzeczy tylko wtedy, gdy jest ono przedmiotem umowy przewozu zawartej między odbiorcą a nadawcą.

*Art. 2 – Definicje*

Punkt 6 zostaje zmieniony w celu wyjaśnienia, że operacja przewozu kabotażowego może obejmować kilka punktów załadunku, kilka punktów dostawy lub kilka punktów załadunku i dostawy.

*Art. 8 – Kabotaż – zasada ogólna*

Zaproponowano następujące zmiany:

---

<sup>15</sup> Zob. przypis nr 5.

W ust. 2 usuwa się maksymalną liczbę przewozów, które mogą być wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym, przy jednoczesnym ograniczeniu maksymalnej liczby dni na realizację takich przewozów kabotażowych. Zgodnie z wnioskami oceny skutków, zmiany te sprawią, że przepisy te będzie łatwiej egzekwować. W ust. 3 skreśla się wymóg przedstawienia dowodu dla każdego przewozu kabotażowego, ponieważ stał się on zbędny w wyniku zmiany ust. 2. Projekt nowego ust. 4a stanowi, że dowód przestrzegania ograniczeń w zakresie kabotażu przedstawia się w trakcie kontroli drogowej i ewentualnie drogą elektroniczną, a tym samym upraszcza procedurę i usuwa niepewność prawną co do terminów przedstawiania dowodów.

#### *Art. 10 – Procedura ochronna*

Proponuje się zmianę art. 10 ust. 3 w celu aktualizacji odniesienia do odpowiedniej procedury komitetowej w następstwie proponowanego skreślenia art. 15.

#### *Art. 10a – Kabotaż – systemy kontroli*

Dodaje się art. 10a, aby wprowadzić wymóg przeprowadzania przez państwa członkowskie minimalnej liczby kontroli przestrzegania przepisów dotyczących kabotażu (tj. 2 % przewozów kabotażowych od dnia 1 stycznia 2020 r. oraz 3 % od dnia 1 stycznia 2022 r.). W przepisach rozporządzenia dotyczących kabotażu nakłada się ponadto na państwa członkowskie wymóg wykonywania minimalnej liczby (3) skoordynowanych kontroli drogowych rocznie.

#### *Art. 14a – Odpowiedzialność*

Proponuje się uściślić, że nadawcy ładunku i spedytorzy podlegają sankcjom w przypadku świadomego zlecenia usług transportowych, które naruszają przepisy rozporządzenia.

#### *Art. 17 – Sprawozdawczość*

Proponuje się wprowadzić zmiany do ust. 1 i 2, określając termin, do którego państwa członkowskie są zobowiązane informować Komisję o liczbie licencji wspólnotowych, ich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii oraz świadectw kierowcy wydanych w poprzednim roku kalendarzowym, tj. do dnia 31 stycznia następnego roku. Nowe brzmienie ust. 3 nakłada na państwa członkowskie obowiązek przekazywania Komisji informacji o liczbie przeprowadzonych w poprzednim roku kontroli kabotażu.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****zmieniające 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,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>16</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>17</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Doświadczenie związane z wykonaniem rozporządzeń (WE) nr 1071/2009<sup>18</sup> i (WE) nr 1072/2009<sup>19</sup> 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 przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. 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. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy

---

<sup>16</sup> Dz.U. C z , s. .<sup>17</sup> Dz.U. C z , s. .<sup>18</sup> 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).<sup>19</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

- (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 zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.
- (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 i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.
- (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 wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy te 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.
- (11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, 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 powinny umożliwić lepsze

krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

- (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<sup>20</sup>. 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.
- (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.
- (14) 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.
- (15) 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.
- (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 i spedytorów w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, które naruszają przepisy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.
- (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

<sup>20</sup>

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).

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.<sup>21</sup>. 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:
- w lit. a) skreśla się ppkt (i);
- 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 nie otrzymuje się wynagrodzenia i które nie generują żadnych dochodów, takie jak przewóz osób w celach dobroczynnych lub wyłącznie do użytku prywatnego, uznaje się za przewóz wyłącznie do celów niezarobkowych;”;
- (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.

<sup>21</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

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.”;
- (2) w art. 3 skreśla się ust. 2;
- (3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
- (a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;”;
  - (b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność gospodarczą przy użyciu odpowiedniego sprzętu administracyjnego i urządzeń w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;”;
  - (c) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;”;
  - (d) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

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

(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.

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 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 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 wysokości, co najmniej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 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.”;

(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 w imieniu przedsiębiorstwa lub inny wiążący dokument potwierdzający, że przedsiębiorstwo ma do dyspozycji kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.”;

(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. 12 ust. 2 skreśla się akapit drugi;

(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.”;

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

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

(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;

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.”;

(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.

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.”;

(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.”;

(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 niniejszego rozporządzenia. Do dnia 31 grudnia 2018 r. państwa członkowskie prześlą 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.

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. W tym celu wnioski powinny zawierać rzeczowe informacje dotyczące ewentualnych naruszeń art. 3 ust. 1 lit. a).

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 dni roboczych. Państwo 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.

5. Jeżeli udzielenie żądanych informacji, przeprowadzenie kontroli lub dochodzenia jest trudne lub niemożliwe, dane państwo członkowskie niezwłocznie informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w ciągu dziesięciu dni roboczych, podając przyczyny. Zainteresowane państwa członkowskie omawiają ze sobą wszelkie pojawiające się trudności w celu znalezienia dla nich rozwiązania.

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 dni roboczych od otrzymania wniosku, chyba że poinformowały wnioskujące państwo członkowskie, że wniosek jest niewystarczająco uzasadniony lub zgłosiły na podstawie ust. 4 i 5 niemożność ich przeprowadzenia lub zaistniałe trudności.

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.”;

(13) skreśla się art. 24;

(14) dodaje się art. 24a w brzmieniu:

### 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. 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 na ich terytorium i przekazują je Komisji nie później niż do dnia 30 czerwca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego. Sprawozdanie to zawiera:

- a) liczbę zezwoleń wydanych przedsiębiorstwom wykonującym 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;
- b) liczbę pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton, zarejestrowanych w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

c) łączną liczbę pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton, zarejestrowanych w danym państwie członkowskim na dzień 31 grudnia każdego roku;

d) szacowany udział pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton w ogólnej działalności w zakresie transportu drogowego wszystkich pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim, w podziale na przewozy krajowe, międzynarodowe i kabotaż.

4. Na podstawie informacji zebranych przez Komisję zgodnie z ust. 3 i dodatkowych dowodów, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawia 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 3,5 ton wykonujących krajowe i międzynarodowe przewozy drogowe. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

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

(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.”;

(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;”;

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

(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 5 dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.”;

(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 być przedstawiane lub przesyłane w formie elektronicznej, w podlegającej zmianie ustrukturyzowanej formie, którą można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania za pomocą komputerów, jak np. 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.

---

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

(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).

(7) dodaje się art. 10a w brzmieniu:

*„Artykuł 10a*

**Kontrole**

1. Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby od dnia 1 stycznia 2020 r. w każdym roku kalendarzowym kontrolować co najmniej 2 % wszystkich przewozów kabotażowych wykonywanych na ich 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, w tonokilometrach w roku t-2, zgodnie z danymi Eurostatu.

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.

3. Co najmniej trzy razy w 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 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.

---

\*\*\* 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 nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (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 kary wobec nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, z tytułu nieprzestrzegania przepisów rozdziałów II i III, w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, naruszających niniejsze rozporządzenie.

### *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.
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 dnia 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie kontroli przewozów kabotażowych przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym zgodnie z art. 10a. Informacje te obejmują liczbę pojazdów poddanych kontroli oraz liczbę sprawdzonych tonokilometrów.”;

## *Artykuł 3*

### **Przegląd**

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.

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

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.

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*