

# RADA

## Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 6/2020 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2009 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym

(2020/C 153/02)

### I. WPROWADZENIE

1. W dniu 31 maja 2017 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek dotyczący 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.
2. Wniosek ten został przedstawiony jako część pierwszego pakietu na rzecz mobilności, a procedura ustawodawcza została zorganizowana razem z dwoma innymi wnioskami ustawodawczymi – w sprawie okresów odpoczynku kierowców i przepisów dotyczących tachografów oraz w sprawie przepisów dotyczących egzekwowania prawa socjalnego i delegowania kierowców.
3. W dniu 3 grudnia 2018 r. Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) uzgodniła podejście ogólne <sup>(1)</sup>.
4. W dniu 4 kwietnia 2019 r. Parlament Europejski przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu.
5. Następnie między październikiem a grudniem 2019 r. prowadzone były negocjacje między Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w celu osiągnięcia porozumienia w sprawie wniosku. W dniu 11 grudnia 2019 r. negocjatorzy uzgodnili tekst kompromisowy, który został następnie zatwierdzony przez Komitet Stałych Przedstawicieli w dniu 20 grudnia 2019 r. <sup>(2)</sup>
6. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego potwierdziła porozumienie polityczne w dniu 21 stycznia 2020 r., a Rada potwierdziła je w dniu 20 lutego 2020 r. <sup>(3)</sup>
7. Podczas prac Rada uwzględniła opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 stycznia 2018 r. oraz opinię Komitetu Regionów z dnia 1 lutego 2018 r.
8. Przy uwzględnieniu wyżej wspomnianego porozumienia i po weryfikacji prawno-językowej Rada przyjęła – w drodze procedury pisemnej – w dniu 7 kwietnia 2020 r. stanowisko Rady w pierwszym czytaniu, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

### II. CEL

9. Ogólnym celem wniosku jest modernizacja zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku przewozów drogowych z myślą o zapewnieniu sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku transportu drogowego. Osiąga się to poprzez dostosowanie obowiązujących przepisów do obecnych okoliczności i rozszerzenie zakresu stosowania przedmiotowych rozporządzeń, a tym samym usunięcie niedociągnięć w przepisach i ich egzekwowaniu. W szczególności zaktualizowano wymogi rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w celu zwalczania przedsiębiorstw „skrzynek pocztowych” i nieuczciwej konkurencji. Ponadto rozszerzono przepisy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 dotyczące kabotażu, aby zapobiec ich nadużywaniu. W obu rozporządzeniach doprecyzowano odpowiednie normy dotyczące kontroli, a współpraca administracyjna między właściwymi organami różnych państw członkowskich zostanie ułatwiona, aby zapewnić równe warunki działania i równe egzekwowanie przepisów dla wszystkich przewoźników we wszystkich państwach członkowskich.

<sup>(1)</sup> Dok. 15084/18.

<sup>(2)</sup> Dok. 15085/19.

<sup>(3)</sup> Dok. 5424/20 + ADD 1–4.

### III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

#### A) *Informacje ogólne*

10. Oporając się na wniosku Komisji, Parlament i Rada prowadziły negocjacje w celu osiągnięcia porozumienia na etapie przyjmowania przez Radę stanowiska w pierwszym czytaniu. Tekst projektu stanowiska Rady w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty między tymi dwoma współprawodawcami.

#### B) *Kluczowe zagadnienia polityczne*

11. Kompromis odzwierciedlony w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu zawiera niżej przedstawione główne elementy.

- a) **Lekkie pojazdy użytkowe od 2,5 tony do 3,5 tony (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009)**

12. Początkowo Komisja zaproponowała, aby niektóre przepisy na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 stały się obowiązkowe dla przewoźników prowadzących działalność wyłącznie z wykorzystaniem lekkich pojazdów użytkowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony; Komisja nie zaproponowała podobnego rozszerzenia w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009. Podobnie jak Parlament w swoim stanowisku, Rada popiera włączenie ich do zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (art. 1 ust. 4), jeżeli ich maksymalna dopuszczalna masa, łącznie z przyczepami lub naczepami, przekracza 2,5 tony i są one wykorzystywane w międzynarodowym transporcie zarobkowym. Ze względu na spójność stanowisko Rady włącza również te pojazdy do zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 (art. 1 ust. 5).

13. Stanowisko Rady przewiduje okres stopniowego wprowadzania wynoszący 21 miesięcy, zanim odnośne lekkie pojazdy użytkowe wejdą w zakres stosowania przedmiotowych rozporządzeń. Okres przejściowy będzie miał zasadnicze znaczenie, umożliwi bowiem przewoźnikom przygotowanie kierowców odnośnych lekkich pojazdów użytkowych w zakresie wymaganych dokumentów i procedur administracyjnych. Okres ten powinien również zostać wykorzystany przez Komisję do przyjęcia aktów wykonawczych (na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (art. 16)) określających funkcje umożliwiające przekazywanie właściwym organom podczas kontroli drogowych danych dotyczących: 1) numerów rejestracyjnych pojazdów należących do przedsiębiorstwa, 2) liczby osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie oraz 3) oceny ryzyka przedsiębiorstwa, gdy zostanie przyjęty wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. dyrektywy 2006/22/WE.

- b) **Warunki odnoszące się do wymogów dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika drogowego (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009)**

14. Stanowisko Rady potwierdza potrzebę zmiany trzech z czterech wymogów dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, zgodnie z propozycją Komisji, z myślą o zapewnieniu uczciwej konkurencji i właściwego funkcjonowania jednolitego rynku w transporcie drogowym.

15. W odniesieniu do wymogu posiadania siedziby Rada zgadza się, że należy zapewnić wyraźniejsze powiązanie między działalnością przedsiębiorstwa a państwem członkowskim, w którym przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę. Komisja zaproponowała, aby do trzech istniejących kryteriów dodać jeszcze dwa. Stanowisko Rady zawiera dwa dodatkowe obowiązkowe kryteria, co daje łącznie siedem kryteriów, które muszą zostać spełnione zgodnie z art. 5. Propozycje Parlamentu w ramach poprawek 130, 131, 132 i 133 nie zostały utrzymane, ponieważ większość elementów zawartych w tych propozycjach została w wystarczającym stopniu uwzględniona w ostatecznym wykazie kryteriów. Stanowisko Rady zawiera również dwa opcjonalne kryteria, które państwa członkowskie mogą nałożyć na przedsiębiorstwa transportowe.

16. W oparciu o stanowisko Parlamentu (poprawka 128) Rada zgadza się zawrzeć w art. 5 przepis, który zobowiązuje przedsiębiorstwo do zapewnienia, że pojazdy wykorzystywane w transporcie międzynarodowym wracają nie rzadziej niż raz na osiem tygodni do jednego z centrów operacyjnych przedsiębiorstwa; początkowo Parlament przewidywał taki powrót co cztery tygodnie. Komisja zaakceptowała ten przepis z myślą o ogólnym kompromisie, ale wydała oświadczenie, w którym wyraziła ubolewanie z powodu tego aspektu porozumienia, ponieważ takie powroty mogłyby prowadzić do zmniejszenia wydajności systemu transportowego i do niepotrzebnego zwiększenia emisji, zanieczyszczenia i zatorów komunikacyjnych.

17. Rada zasadniczo zgadza się z propozycją Komisji w sprawie wyjaśnienia i dalszej harmonizacji oceny dobrej reputacji. Oprócz przeredagowania tekstu art. 6 ust. 1 i 2 Rada zaakceptowała propozycję Parlamentu (poprawka 134), aby włączyć nieuprawniony kabotaż do wykazu poważnych przestępstw lub poważnych naruszeń zawartego w ust. 1 akapit trzeci lit. b). Stanowisko Rady przewiduje, że Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z procedurą sprawdzającą w celu ustanowienia wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które, oprócz kategorii i rodzajów określonych w załączniku IV, mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji.
18. Rada zgadza się z propozycją Komisji, aby w art. 7 wprowadzić szczegółowe i mniej rygorystyczne warunki, które należy spełnić w odniesieniu do zdolności finansowej przewoźników prowadzących działalność wyłącznie z wykorzystaniem lekkich pojazdów użytkowych. Aby ułatwić nowo utworzonym przedsiębiorstwom wejście na rynek, Rada proponuje wyjaśnienie środków, za pomocą których przedsiębiorstwa mogą potwierdzić swoją zdolność finansową.
19. Rada zgadza się z propozycją Komisji, aby skreślić przepis zawarty w art. 3 ust. 2 umożliwiający państwom członkowskim nakładanie dodatkowych, oprócz obecnych czterech, wymogów, które muszą spełniać przedsiębiorstwa, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Zamiast tego stanowisko Rady zezwala państwom członkowskim na wprowadzenie szczegółowych wymogów odnoszących się do kryteriów dotyczących siedziby (art. 5 ust. 2) i kryteriów dotyczących zdolności finansowej (art. 7) oraz na wprowadzenie zwolnień z egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, w przypadku przedsiębiorstw zajmujących się przewozem drogowym rzeczy, prowadzących działalność wyłącznie z wykorzystaniem lekkich pojazdów użytkowych i mogących wykazać swoje kompetencje zawodowe w oparciu o doświadczenie (art. 9).
20. W odniesieniu do kompetencji zawodowych (art. 8 ust. 5) Rada zgadza się z propozycją Parlamentu (poprawka 138), aby umożliwić państwom członkowskim promowanie cyklicznych szkoleń w zakresie zagadnień wymienionych w załączniku I w odstępach trzyletnich, skracając okres wynoszący pierwotnie 10 lat.

**c) Egzekwowanie przepisów i kontrole (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009)**

21. W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 Komisja zaproponowała jedynie aktualizację art. 12 dotyczącego „kontroli”, natomiast w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 Komisja zaproponowała dodanie nowego artykułu w celu wprowadzenia „kontroli”. Rada zasadniczo zgadza się, że kontrola i egzekwowanie przepisów są istotne w obu rozporządzeniach, i popiera bardziej szczegółowe wyjaśnienie procedury i kontroli.
22. W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 (art. 12 ust. 1) Rada zgadza się na wprowadzenie regularnego monitorowania wymogów określonych w art. 3. W tym celu państwa członkowskie mają rozważyć kontrole na miejscu w lokalach danego przedsiębiorstwa i mają uwzględnić ocenę ryzyka przedsiębiorstwa w oparciu o system oceny ryzyka ustanowiony na mocy dyrektywy 2006/22/WE, który będzie również musiał obejmować wszystkie naruszenia określone w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.
23. Odnośnie do rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 Rada zgadza się z wnioskiem Komisji dotyczącym włączenia art. 10a, zgodnie z którym państwa członkowskie będą zobowiązane do przeprowadzania minimalnej liczby kontroli dotyczących kabotażu, a także do zorganizowania co najmniej dwóch skoordynowanych kontroli drogowych rocznie. Na podstawie propozycji Parlamentu (poprawka 174) Rada zgadza się, że każde państwo członkowskie zapewni stosowanie krajowej strategii egzekwowania przepisów oraz że taka strategia powinna koncentrować się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka (poprawka 175). Rada zgadza się również z propozycją Parlamentu, aby do kontroli przewidzianych w dyrektywie 2006/22/WE włączyć kontrole kabotażu (poprawka 174). Rada nie zgodziła się z poprawkami 176, 177, 178 i 179 Parlamentu, ponieważ z uwagi na wyzwania techniczne byłyby bardzo trudne do wdrożenia.

**d) Stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi i odzyskanie dobrej reputacji przez zarządzającego transportem (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009)**

24. Rada zgadza się z propozycją Komisji, aby ujednoczyć (do roku) minimalny okres, w którym zarządzający transportem, który stracił dobrą reputację, może ją odzyskać (art. 14). Rada ogólnie zgadza się również na propozycję Parlamentu (poprawka 140), ale postanowiła bardziej szczegółowo ująć w rozporządzeniu wymóg, aby zarządzający transportem, który utracił dobrą reputację, wykazał, że odbył minimalną liczbę szkoleń lub zdał egzamin potwierdzający znajomość zagadnień wymienionych w części I załącznika I, oraz postanowiła nie zlecać Komisji sporządzenia wykazu środków rehabilitujących.

e) **Współpraca administracyjna (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009)**

25. Rada zgadza się z propozycją Komisji, aby do krajowych rejestrów elektronicznych włączyć dodatkowe elementy (art. 16) i aby uszczegółwić kwestię współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi (art. 18). Elementy te powinny umożliwić lepsze egzekwowanie zmienionych przepisów.
26. Rada zgadza się dodać trzy z czterech kategorii informacji, które Komisja zaproponowała dodać do krajowych rejestrów elektronicznych (art. 16 ust. 2): 1) numery rejestracyjne pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, 2) liczbę osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie oraz 3) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa. Parlament (poprawka 143) zaproponował również, aby w tych rejestrach ujmować także umowy o pracę, ale Rada odrzuciła tę propozycję. Rada zgadza się z Parlamentem (poprawka 148), że te nowe informacje powinny być udostępniane właściwym organom podczas kontroli drogowych; Rada nie zgadza się z Parlamentem (poprawka 148), że należy tego dokonać w drodze aktu delegowanego, lecz zamiast tego proponuje, aby upoważnić Komisję do wykonywania tego zadania w drodze uprawnień wykonawczych.
27. Rada zgadza się w art. 16 ust. 2, że organ otrzymujący wniosek ma przekazywać żądane informacje dotyczące poważnych naruszeń (lit. e)) oraz imię i nazwisko każdej osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi (lit. f)) w ciągu pięciu dni, a nie, jak było wcześniej, 30 dni.
28. Rada zgadza się na bardziej szczegółowe określenie warunków współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi, jak przewidziano w art. 18. Rada zgadza się jasno określić zasadę ścisłej i niezwłocznej współpracy (art. 18 ust. 2), zgodnie z propozycją Parlamentu (poprawka 149). Stanowisko Rady określa w art. 18 ust. 5 maksymalny okres (30 dni) dla państw członkowskich na udzielenie odpowiedzi na uzasadnione wnioski; państwa członkowskie mogą porozumieć się co do skrócenia tego okresu. Ponadto w kwestii art. 18 ust. 7 Rada jest zdania, że państwo członkowskie powinno mieć możliwość, w terminie 10 dni od przedłożenia pierwotnego wniosku, zwrócenia się do państwa członkowskiego, które wystąpiło z wnioskiem, o jego uzasadnienie. W takim samym terminie 10 dni państwo członkowskie, do którego skierowano wniosek, może również poinformować państwo członkowskie występujące z wnioskiem o możliwych problemach z wnioskiem, tak aby znaleźć rozwiązanie ewentualnych trudności. Komisja mogłaby również zostać poproszona o podjęcie odpowiednich działań. Ponadto Rada zgadza się na włączenie do art. 18 ust. 9 przepisów dotyczących aspektów ochrony danych oraz z faktem, że taka współpraca administracyjna ma być świadczona nieodpłatnie; wyjaśniono, że wniosek o udzielenie informacji nie uniemożliwia właściwym organom podejmowania środków w celu zbadania domniemych naruszeń rozporządzenia i zapobiegania im.
29. Stanowisko Rady wyjaśnia w art. 18 ust. 8, że w celu ułatwienia współpracy administracyjnej i wzajemnej pomocy trzeba będzie korzystać zarówno z systemu wymiany informacji w ramach europejskiego systemu rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) na temat wyroków skazujących i sankcji związanych z poważnymi naruszeniami, jak i z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). W tym celu Rada proponuje zmianę rozporządzenia w sprawie IMI (rozporządzenie (UE) nr 1024/2012) w celu włączenia rozporządzenia (UE) nr 1071/2009 do zakresu stosowania rozporządzenia w sprawie IMI i w celu odpowiedniej zmiany aktu zmieniającego. Jako że oba systemy będą musiały być wykorzystywane równolegle i w sposób uzupełniający, w zależności od informacji, które mają być wymieniane, Rada nie była w stanie zgodzić się z propozycją Parlamentu przedstawioną w poprawce 150, aby współpracę administracyjną wdrażać jedynie za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI).
30. Nie zachowano propozycji Parlamentu dotyczącej włączenia szczegółowego przepisu i środków towarzyszących w celu dalszego ułatwienia współpracy administracyjnej (poprawka 155), ponieważ jasne stało się, że w rozporządzeniu zawarte są elementy wystarczające do zapewnienia dobrej współpracy.

f) **Przewozy kabotażowe (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009)**

31. Komisja zaproponowała ułatwienie egzekwowania przepisów dotyczących kabotażu w art. 8 poprzez usunięcie maksymalnej liczby przewozów kabotażowych i zmniejszenie maksymalnej liczby dni wykonywania takich przewozów kabotażowych. Rada nie zgadza się z propozycją Komisji w sprawie kabotażu i postanowiła utrzymać obecny model trzech przewozów kabotażowych w ciągu siedmiu dni.

32. Stanowisko Rady wprowadza w art. 8 ust. 2a nowy koncept okresu karencji wynoszącego cztery dni po każdym okresie kabotażu w danym państwie członkowskim. Parlament zawarł w poprawce 170 podobny koncept, ale ostatecznie zachowano model Rady. Ten okres karencji ma zapewnić, aby przewozy kabotażowe nie były wykonywane w sposób, który prowadzi do stałej lub ciągłej działalności w państwie członkowskim, w którym kabotaż jest wykonywany.
33. Rada zgadza się z propozycją Komisji i z Parlamentem (poprawka 171), że należy w art. 8 ust. 3 wyjaśnić potrzebę przedstawiania przez przewoźnika wyraźnych dowodów w celu wykazania zgodności z przepisami dotyczącymi kabotażu, że dowody te mogą być również przedstawiane za pomocą środków elektronicznych oraz że w stosownych przypadkach kierowca może skontaktować się z siedzibą główną w celu uzyskania pomocy w przedstawianiu dowodów.

34. W oparciu o początkową koncepcję Parlamentu (poprawka 164) stanowisko Rady wprowadza w art. 10 możliwość stosowania przez państwa członkowskie przepisów dotyczących kabotażu w odniesieniu do przewozu kombinowanego, jak przewidziano w dyrektywie 92/106/EWG. Komisja zaakceptowała ten przepis z myślą o ogólnym kompromisie, ale wydała oświadczenie, w którym wyraziła ubolewanie z powodu tego aspektu porozumienia, ponieważ mogłoby to zmniejszyć skuteczność wsparcia dla multimodalnych operacji towarowych.

**g) Odpowiedzialność (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009)**

35. Rada zgadza się z propozycją Komisji, aby wprowadzić art. 14a określający, że państwa członkowskie mają ustanowić przepisy, które pociągałyby za sobą nałożenie na nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców sankcji, w przypadku gdy wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich odpowiednich okoliczności, powinni byli wiedzieć, że usługi transportowe, które zlecają, wiążą się z naruszeniem przepisów rozporządzenia.

**h) Wykonywanie przekazanych uprawnień i procedura komitetowa (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009)**

36. Chociaż w art. 6 i 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 Komisja zaproponowała, aby upoważnić Komisję do przyjmowania aktów delegowanych, Rada zgadza się jedynie na przyznanie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych na podstawie art. 8 ust. 9. Rada zgadza się na przyznanie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów wykonawczych w celu ustanowienia wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń na podstawie art. 6.

37. We wniosku zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 Komisja zaproponowała wprowadzenie uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych. Stanowisko Rady uprawnia Komisję do przyjmowania aktów delegowanych, ale tylko w przypadkach, o których mowa w art. 4 ust. 4 i art. 5 ust. 4. Stanowisko Rady nie uprawnia Komisji do dostosowania okresu ważności licencji wspólnotowej (art. 4 ust. 2), jak proponowała Komisja.

**i) Sprawozdawczość i przegląd (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009)**

38. Aby umożliwić Komisji ocenę funkcjonowania zmienionych rozporządzeń, stanowisko Rady odzwierciedla również postulat Parlamentu i zapewnia jaśniejsze wskazówki co do przedmiotu sprawozdania Komisji, spodziewanego terminu przedstawienia tego sprawozdania przez Komisję oraz tego, jakie informacje państwa członkowskie muszą przekazywać Komisji.

39. W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 utrzymano w art. 26 zasadniczą treść poprawek Parlamentu (poprawki 156, 157, 158, 159, 160, 161 i 162). Rada zgadza się również z propozycją Parlamentu (poprawka 163) dotyczącą sporządzenia szczegółowego sprawozdania na temat współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.

40. Zgodnie z propozycją Parlamentu (poprawka 182) Rada zgadza się, że państwa członkowskie mają informować Komisję o swoich krajowych strategiach egzekwowania przepisów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 (art. 17 ust. 3). Rada zgadza się również z Parlamentem (poprawka 183), że Komisja powinna sporządzić sprawozdanie na temat stanu wspólnotowego rynku transportu drogowego (art. 17 ust. 4).
41. Rada zgadza się z Parlamentem, aby do obu rozporządzeń włączyć klauzulę przeglądowną.
- j) **Inne elementy stanowiska Rady:**
- a) skreślono art. 11 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ze względu na jego dezaktualizację;
  - b) w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 dodano wyjaśnienie;
  - c) w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 stanowisko Rady wyjaśnia, w jaki sposób należy wymienić lekkie pojazdy użytkowe w licencji wspólnotowej.
- k) **Inne propozycje Komisji lub poprawki Parlamentu nieuwjęte w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu**
42. Są to w szczególności:
- a) odniesienie do przewozu pustych kontenerów lub palet w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;
  - b) zmiana definicji „przewozu kabotażowego” w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;
  - c) definicja „tranzytu” w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 (poprawka 167), jako że aspekt ten jest objęty wnioskiem ustanawiającym przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE w sprawie delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego;
  - d) propozycja Parlamentu (poprawka 58), zgodnie z którą wyposażenie w inteligentne tachografy powinno być jednym z wymogów uzyskania licencji wspólnotowej (art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009), jako że aspekt ten jest objęty wnioskiem zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów;
  - e) poprawka 172 Parlamentu dotycząca art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, jeżeli chodzi o wynagrodzenie i płatny urlop roczny, jako że aspekt ten jest objęty wnioskiem ustanawiającym przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE w sprawie delegowania kierowców w transporcie drogowym.

#### IV. PODSUMOWANIE

43. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty – przy udziale Komisji – w negocjacjach między Radą a Parlamentem Europejskim. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącej parlamentarnej Komisji TRAN do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (23 stycznia 2020 r.). W piśmie tym przewodnicząca zaznacza, że zaleci członkom komisji TRAN, a następnie zgromadzeniu parlamentarnemu, by zaakceptowali stanowisko Rady w pierwszym czytaniu bez zmian Parlamentu w drugim czytaniu – z zastrzeżeniem weryfikacji, której mają dokonać prawnicy lingwiści obu instytucji.
44. W związku z tym Rada uważa, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu stanowi wyważony wynik i że zmienione rozporządzenia – po ich przyjęciu – poprawią funkcjonowanie jednolitego rynku transportu drogowego i przyczynią się do zapewnienia równych szans w sektorze transportu drogowego dzięki dalszemu doprecyzowaniu przepisów i lepszej współpracy między organami, co zapewni lepszą kontrolę i egzekwowanie przepisów.
-