

Bruksela, 12 maja 2021 r.
(OR. en)

8639/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0113(COD)

TRANS 272
CODEC 673

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli (część I) / Rada

Nr popr. dok.: ST 8379/21 + COR 1

Nr dok. Kom.: ST 9669/17 + ADD 1-4

Dotyczy: Przygotowania do posiedzenia Rady (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) w dniu 3 czerwca 2021 r.

Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

– Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W maju 2017 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy, stanowiący część pierwszego pakietu na rzecz mobilności.
2. Dyrektywa 2006/1/WE kodyfikuje wcześniejsze przepisy i określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy między państwami członkowskimi zarówno w przypadku przedsiębiorstw mających siedzibę na ich terytorium, jak i przedsiębiorstw mających siedzibę w innym państwie członkowskim. Dyrektywa ta jednak:

- umożliwia państwu członkowskiemu ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na jego terytorium do przedsiębiorstw, które są zarejestrowane w tym państwie członkowskiem, i ponadto pozwala na zakazanie użytkowania najmowanych pojazdów o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej powyżej sześciu ton w odniesieniu do działalności na własny rachunek;
 - jest ograniczona – w odniesieniu do przedsiębiorstw mających siedzibę w innym państwie członkowskiem – do wynajmowania pojazdów zarejestrowanych w tym samym państwie członkowskiem do celów ruchu między państwami członkowskimi.
3. Komisja proponuje zmianę dyrektywy 2006/1/WE głównie po to, by usunąć istniejące ograniczenia i ustanowić jasne i jednolite ramy regulacyjne, dające przewoźnikom w całej UE równy dostęp do rynku najmowanych pojazdów.
 4. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim wyznaczyła na sprawozdawczynię Cláudię Monteiro de Aguiar (PPE, PT). Komisja TRAN głosowała nad swoim sprawozdaniem w dniu 24 maja 2018 r., a w dniu 15 stycznia 2019 r. Parlament Europejski przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu zawierające 15 poprawek¹.
 5. W dniach 6 grudnia 2017 r. i 1 lutego 2018 r. swoje opinie wydały, odpowiednio, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Europejski Komitet Regionów.

II. PRACE W RADZIE

6. W dniach 1 i 21 czerwca 2017 r. Komisja przedstawiła wniosek wraz z oceną skutków Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego. Następnie grupa robocza spotykała się regularnie podczas prezydencji estońskiej, rumuńskiej, bułgarskiej i chorwackiej. Przy kilku okazjach dossier było przedstawiane Radzie w celu wypracowania podejścia ogólnego, a w czerwcu 2020 r. – Komitetowi Stałych Przedstawicieli w celu uzyskania mandatu negocjacyjnego.

¹ Zob. dok. ST 5386/19.

7. Członkowie grupy roboczej kontynuowali prace podczas prezydencji portugalskiej na nieformalnych posiedzeniach w dniach 9 i 24 lutego, 9 i 24 marca oraz 19 kwietnia 2021 r. Prezydencja zaproponowała pewne zmiany do tekstu kompromisowego, w szczególności w art. 3 ust. 2 oraz w motywach 5 i 6 zmienianej dyrektywy, które umożliwiają państwu członkowskiemu ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na jego terytorium, a także w art. 3a ust. 3 zmienianej dyrektywy i w art. 2 dyrektywy zmieniającej, które dotyczą wdrożenia narzędzi kontroli i czasu transpozycji dla państw członkowskich.
8. Większość delegacji poparła proponowane zmiany i może zaakceptować – jako kompromis – tekst w wersji zmienionej podczas kolejnych posiedzeń. Niektóre z nich nadal są zaniepokojone możliwym negatywnym wpływem na dochody państwa. Kilka delegacji nie popiera wniosku, niektóre z nich z zamiarem wstrzymania się od głosu w dalszym procesie, w szczególności ponieważ uważają, że zmieniona dyrektywa zwiększyłaby ryzyko ukrytych nielegalnych przewozów kabotażowych.
9. W dniu 28 kwietnia 2021 r. Komitet Stałych Przedstawicieli udzielił wskazówek co do dalszych prac, dostrzegając szerokie poparcie dla dalszych działań zaproponowanych przez prezydencję. Następnie prezydencja rozesłała ponownie zmieniony tekst kompromisowy², który jest taki sam jak tekst przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania. Żadna z delegacji nie zgłosiła dodatkowych uwag.

III. WNIOSEK

10. Komitet Stałych Przedstawicieli jest proszony o potwierdzenie kompromisu osiągniętego na szczepku grupy roboczej i o przekazanie Radzie zmienionego tekstu wniosku Komisji w wersji zamieszczonej w załączniku, aby Rada mogła osiągnąć porozumienie w sprawie podejścia ogólnego.

² Zob. dok. 8379/21 + COR 1.

Wniosek w sprawie
DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez
kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

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-Społecznego³,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁴,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ określa minimalny poziom otwarcia rynku dla użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁵ Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (wersja skodyfikowana) (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

- (2) Użytkowanie najmowanych pojazdów może obniżyć koszty przedsiębiorstw przewożących towary na własny rachunek lub na rachunek osoby trzeciej, a jednocześnie poprawić ich elastyczność operacyjną. Może się zatem przyczynić do zwiększenia wydajności i konkurencyjności tych przedsiębiorstw. Ponadto najmowane pojazdy są z reguły nowsze w porównaniu z przeciętnym wiekiem pojazdów, a zatem są bezpieczniejsze i generują mniej zanieczyszczeń.
- (3) Dyrektywa 2006/1/WE nie pozwala przedsiębiorstwom w pełni czerpać korzyści wynikających z najmu pojazdów. Dyrektywa ta zezwala państwom członkowskim na ograniczenie użytkowania najmowanych pojazdów o dopuszczalnej rzeczywistej masie całkowitej powyżej sześciu ton przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium w przypadku działalności transportowej prowadzonej na własny rachunek. Ponadto państwa członkowskie nie są zobowiązane do zezwalania na użytkowanie najmowanego pojazdu na swoim terytorium, jeżeli pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo siedziby najmującego przedsiębiorstwa.
- (4) Aby umożliwić przedsiębiorstwom czerpanie jeszcze większych korzyści z użytkowania najmowanych pojazdów, należy im umożliwić korzystanie z pojazdów najmowanych w dowolnym państwie członkowskim, a nie tylko w państwie członkowskim ich siedziby. Ułatwiłoby im to w szczególności reakcję na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów.
- (4a) Państwa członkowskie nie powinny móc ograniczać użytkowania na ich terytorium pojazdu najmowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, pod warunkiem że pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem któregośkolwiek państwa członkowskiego oraz – jeśli jest to pojazd wymagający uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 – zatwierdzony do użytkowania przez państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, za pomocą uwierzytelnionego wypisu.
- (4b) Aby uprościć dostarczanie odpowiednich dowodów, dokumenty w formie elektronicznej powinny być uznawane za środek potwierdzający zgodność z dyrektywą 2006/1/WE.

- (5) Nadal utrzymują się znaczne różnice w poziomie opodatkowania transportu drogowego na terenie Unii. Aby uniknąć zakłóceń podatkowych, uzasadnione są zatem nadal pewne ograniczenia, które mają pośredni wpływ na swobodę świadczenia usług najmu pojazdów. W związku z powyższym państwa członkowskie powinny móc ograniczać na swoim terytorium długości okresu, podczas którego przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogą korzystać z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w [...] innym państwie członkowskim. Należy im również zezwolić na ograniczenie liczby takich pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa. Ograniczenie to nie powinno być niższe niż określony odsetek pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, obliczony z wyłączeniem pojazdów najmowanych w innym państwie członkowskim i niezarejestrowanych w państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę.
- (5a) W celu poprawy egzekwowania ograniczenia korzystania z najmowanego pojazdu zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym najmuje przedsiębiorstwo ma siedzibę, państwo członkowskie powinno mieć możliwość wymagania, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał dozwolonego okresu korzystania z danego pojazdu. Ponadto ważność uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej wydanej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 może zostać ograniczona do okresu odpowiadającego długości umowy najmu. Oprócz tego, na tych uwierzytelnionych wypisach może zostać podany numer rejestracyjny najmowanego pojazdu.

- (5b) Ruch pojazdów najmowanych nie powinien utrudniać monitorowania i kontroli legalności operacji prowadzonych przez podmioty w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym mają siedzibę. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009⁶ krajowe rejestry elektroniczne muszą zawierać numery rejestracyjne pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorstwo transportu drogowego. Informacje te powinny również obejmować pojazdy najmowane w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 przewiduje także, że dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych są dostępne dla organów innych państw członkowskich; krajowe rejestry elektroniczne powinny pozwalać na ukierunkowane wyszukiwanie w przypadku pojazdów o numerach rejestracyjnych innych niż wydawane przez państwo członkowskie siedziby.
- (5c) W celu zapewnienia, by obowiązek podawania w krajowym rejestrze elektronicznym informacji dotyczących numeru rejestracyjnego pojazdu był spełniany w jednolity sposób, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze dotyczące minimalnych wymogów w zakresie danych, jakie mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁷.
- (6) Aby umożliwić efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej na własny rachunek, państwa członkowskie nie powinny móc nadal ograniczać możliwości użytkowania najmowanych pojazdów w przypadku takiej działalności. Aby jednak uniknąć potencjalnych problemów podatkowych, możliwość ta powinna zostać utrzymana, jeżeli pojazd jest zarejestrowany poza państwem członkowskim, w którym przedsiębiorstwo go używające ma siedzibę.

⁶ 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). [Odniesienie obejmuje najnowsze zmiany wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2020/1055, pierwszy pakiet na rzecz mobilności.]

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (7) Komisja powinna monitorować wdrożenie i skutki [...] dyrektywy 2006/1/WE i dokumentować je w formie sprawozdania. W sprawozdaniu tym należy zwrócić szczególną uwagę na to, czy dyrektywa 2006/1/WE zmieniona niniejszą dyrektywą spowodowała zwiększone użytkowanie starszych pojazdów lub określonych rodzajów pojazdów oraz czy w związku z tym odbiło się to na bezpieczeństwie drogowym, czy wywołała ona trudności z egzekwowaniem przepisów, w tym przepisów dotyczących kabotażu, a także na jej wpływ na dochody podatkowe państw członkowskich. Opracowanie tego sprawozdania byłoby ułatwione, gdyby państwa członkowskie dobrowolnie przekazywały Komisji istotne informacje na temat dochodów podatkowych. Wszelkie przyszłe działania w tym obszarze powinny być rozważane na podstawie tego sprawozdania.
- (8) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez [...] państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego i kwestii, które mają być uregulowane w niniejszej dyrektywie, możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/1/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) część wstępna otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie w obrębie swojego terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że:”;

(ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem [...] danego państwa członkowskiego i jest używany zgodnie z przepisami rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 w państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo go używające ma siedzibę, stosownie do przypadku.”;

b) w ust. 2 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Spełnienie warunków określonych w ust. 1 lit. a)–d) potwierdzają następujące dokumenty, które muszą znajdować się w pojeździe, w formie papierowej lub elektronicznej:”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, by przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów na tych samych warunkach co pojazdy będące własnością tych przedsiębiorstw, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 2.
2. W przypadku gdy najmowany pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, może:
 - a) ograniczyć czas użytkowania takich pojazdów na jego terytorium, pod warunkiem że pozwala ono na korzystanie z najmowanych pojazdów przez to samo przedsiębiorstwo przez 30 kolejnych dni w danym roku kalendarzowym; w tym przypadku można wprowadzić wymóg, by czas trwania umowy najmu nie przekraczał terminu ustalonego przez dane państwo członkowskie;
 - b) ograniczyć liczbę takich pojazdów, które mogą być użytkowane przez dane przedsiębiorstwo, pod warunkiem że dozwolone jest użytkowanie minimalnej liczby pojazdów. Ta minimalna liczba to co najmniej 25 % floty pojazdów ciężarowych, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, albo w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego użytkowanie najmowanego pojazdu, albo w dniu rozpoczęcia przez przedsiębiorstwo użytkowania najmowanego pojazdu, zgodnie z ustaleniami państwa członkowskiego. W przypadku gdy cała flota przedsiębiorstwa to więcej niż jeden, lecz mniej niż cztery pojazdy, przedsiębiorstwu temu wolno użytkować co najmniej jeden taki najmowany pojazd. Minimalny odsetek określony zgodnie z niniejszym punktem odnosi się do floty pojazdów ciężarowych, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, której liczebność ustalono na podstawie pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z ustawodawstwem tego państwa członkowskiego;
 - c) ograniczyć korzystanie z takich pojazdów na potrzeby działalności transportowej na własny rachunek.”;

2a) dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby numer rejestracyjny najmowanego pojazdu, którym dysponuje przedsiębiorstwo transportu drogowego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy pojazd ten jest zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo najmu pojazdu ma siedzibę, został wpisany do krajowego rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby przetwarzanie danych, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, było zgodne z wymogami dotyczącymi informacji, o których mowa w art. 16 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, określonymi w art. 16 ust. 2 akapity trzeci i piąty oraz w art. 16 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia.

2. Nie później niż 14 miesięcy od przyjęcia aktu wykonawczego w sprawie wspólnego wzoru obliczania stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*, Komisja — w drodze aktów wykonawczych — przyjmuje minimalne wymogi dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego w celu ułatwienia wzajemnego łączenia rejestrów, oraz określa funkcje umożliwiające udostępnianie tych informacji właściwym organom w trakcie kontroli drogowych. Te minimalne wymogi i funkcje odpowiadają wymogom i funkcjom ustanowionym zgodnie z art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5b ust. 2.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane, o których mowa w ust. 1, były dostępne dla właściwych organów podczas kontroli drogowych.

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

- 3) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Nie później niż do dnia [pięć lat od terminu transpozycji dyrektywy, o której mowa w art. 2 ust. 1 niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo najmu pojazdu ma siedzibę. W sprawozdaniu tym uwzględnia się również skutki dla bezpieczeństwa drogowego, dochodów podatkowych oraz egzekwowania przepisów o kabotażu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009. Na podstawie [...] tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Artykuł 5b

Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014*.

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

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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).

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

Artykuł 2

1. Nie później niż do dnia 21 sierpnia 2023 r.⁸ państwa członkowskie przyjmują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

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

⁸ [Uwaga: czyli 36 miesięcy po wejściu w życie rozporządzenia 2020/1055.]

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego *W imieniu Rady*
Przewodniczący *Przewodniczący*
