

## I

(Akty ustawodawcze)

## DYREKTYWY

### DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2022/738

z dnia 6 kwietnia 2022 r.

dotycząca zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy

(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>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup> określa minimalny poziom otwarcia rynku w odniesieniu do użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.
- (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 z reguły bezpieczniejsze i generują mniej zanieczyszczeń.
- (3) Dyrektywa 2006/1/WE nie pozwala przedsiębiorstwom w pełni czerpać korzyści wynikających z najmu pojazdów. Dyrektywa 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 członkowskie siedziby najmującego przedsiębiorstwa.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 129 z 11.4.2018, s. 71.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2019 r. (Dz.U. C 411 z 27.11.2020, s. 258) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 20 grudnia 2021 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 kwietnia 2022 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(4)</sup> 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 (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

- (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. Taka możliwość ułatwiłaby im w szczególności reakcję na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z niezbędnymi wymogami bezpieczeństwa oraz zapewnieniu odpowiednich warunków pracy kierowcom.
- (5) Państwa członkowskie nie powinny móc ograniczać użytkowania na swoim terytorium pojazdu najmowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim jeżeli pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, wymogami bezpieczeństwa i innymi obowiązkowymi normami któregośkolwiek państwa członkowskiego oraz – jeśli jest to pojazd wymagający uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 <sup>(5)</sup> – jeżeli został zatwierdzony do użytkowania przez państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, za pomocą takiego uwierzytelnionego wypisu.
- (6) Aby uprościć dostarczanie odpowiednich dowodów, państwa członkowskie powinny również uznawać dokumenty w formie elektronicznej za środki potwierdzające zgodność z dyrektywą 2006/1/WE.
- (7) Nadal utrzymują się znaczne różnice w poziomie opodatkowania transportu drogowego w 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 długość okresu, w którym przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogą korzystać z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w innym państwie członkowskim. Biorąc pod uwagę, że niniejsza dyrektywa nie harmonizuje krajowego opodatkowania pojazdów oraz że przepisy dotyczące rejestracji pojazdów są powiązane z opodatkowaniem pojazdów, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania rejestracji najmowanego pojazdu, pod warunkiem że pojazd może poruszać się przez co najmniej 30 dni, zanim taki wymóg będzie miał zastosowanie. Państwom członkowskim należy również zezwolić na ograniczenie liczby takich pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium. 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 dane przedsiębiorstwo ma siedzibę.
- (8) W celu poprawy egzekwowania przez państwo członkowskie ograniczeń korzystania przez przedsiębiorstwo, które ma siedzibę na jego terytorium z najmowanych pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie siedziby powinno mieć możliwość wymagania, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał dozwolonego okresu korzystania z danego pojazdu. Możliwe jest ograniczenie ważności uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej wydanej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 do okresu odpowiadającego długości umowy najmu. Możliwe jest również podanie na tych uwierzytelnionych wypisach numeru rejestracyjnego najmowanego pojazdu.
- (9) Ruch pojazdów najmowanych nie powinien utrudniać monitorowania i kontroli zgodności z prawem działalności transportowej prowadzonej przez przedsiębiorstwa w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym mają siedzibę. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 <sup>(6)</sup> krajowe rejestry elektroniczne powinny zawierać numery rejestracyjne pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorstwo transportowe. Powinno to również obejmować wszelkie pojazdy najmowane w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 przewiduje także dostępność danych zawartych w krajowych rejestrach elektronicznych dla właściwych organów innych państw członkowskich. Krajowe rejestry elektroniczne powinny pozwalać na ukierunkowane wyszukiwanie w przypadku pojazdów o numerach rejestracyjnych wydanych przez państwa członkowskie inne niż państwo członkowskie siedziby.

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

<sup>(6)</sup> 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).

- (10) W celu zapewnienia jednolitego wykonywania obowiązku wpisywania w krajowych rejestrach elektronicznych numeru rejestracyjnego najmowanego pojazdu używanego przez przedsiębiorstwo wykonujące zarobkowy przewóz drogowy rzeczy, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące minimalnych wymogów dotyczących danych, jakie mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(7)</sup>.
- (11) Aby umożliwić efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej na własny rachunek, państwa członkowskie nie powinny już móc ograniczać możliwości użytkowania najmowanych pojazdów w przypadku takiej działalności. Aby jednak uniknąć potencjalnych problemów podatkowych, możliwość ograniczenia użytkowania pojazdów do działalności transportowej prowadzonej na własny rachunek powinna zostać utrzymana w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych poza państwem członkowskim, w którym siedzibę ma przedsiębiorstwo, które ich używa.
- (12) Komisja powinna monitorować wykonywanie i skutki dyrektywy 2006/1/WE oraz powinna sporządzić sprawozdanie najpóźniej cztery lata po dniu transpozycji niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu tym należy uwzględnić wpływ niniejszej dyrektywy na bezpieczeństwo ruchu drogowego, na środowisko poprzez odniesienie do zmian wieku i składu parków pojazdów, oraz jej wpływ na dochody podatkowe państw członkowskich, ze szczególnym uwzględnieniem uzasadnienia ograniczeń przewidzianych w niniejszej dyrektywie. W sprawozdaniu należy również ocenić, czy wykonanie niniejszej dyrektywy wywołało trudności z egzekwowaniem przepisów, w tym przepisów dotyczących kabotażu. W świetle tego sprawozdania Komisja powinna rozważyć konieczność podjęcia przyszłych działań w tym obszarze.
- (13) 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.
- (14) 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 wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„1. Każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie na swoim 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 dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem któregośkolwiek państwa członkowskiego oraz, w stosownych przypadkach, jest używany zgodnie z rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 (\*) i (WE) nr 1072/2009 (\*\*);

(\*) 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).

(\*\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).”;

(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).

b) w ust. 2 część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1 lit. a)–d), potwierdza się poprzez przedstawienie następujących dokumentów, w formie papierowej lub elektronicznej, które muszą znajdować się w pojeździe:”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby 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 transportu drogowego ma siedzibę, może:

a) ograniczyć czas użytkowania najmowanego pojazdu na swoim terytorium, pod warunkiem że pozwala ono na korzystanie z najmowanego pojazdu przez to samo przedsiębiorstwo transportu drogowego przez co najmniej dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym; w tym przypadku dane państwo członkowskie może wymagać, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał terminu ustalonego przez to państwo członkowskie;

b) wprowadzić wymóg, aby najmowany pojazd był rejestrowany zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi rejestracji po okresie nie krótszym niż 30 dni; w takim przypadku dane państwo członkowskie może wymagać, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał okresu dopuszczenia do ruchu poprzedzającego wymóg rejestracji;

c) ograniczyć liczbę najmowanych pojazdów, które mogą być użytkowane przez dane przedsiębiorstwo, pod warunkiem że minimalna dozwolona liczba pojazdów wynosi co najmniej 25 % floty pojazdów ciężarowych, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego użytkowanie najmowanego pojazdu albo w dniu rozpoczęcia przez przedsiębiorstwo użytkowania najmowanego pojazdu, zgodnie z ustaleniami danego państwa członkowskiego. Jednakże w przypadku gdy cała flota przedsiębiorstwa to więcej niż jeden, lecz mniej niż cztery pojazdy, przedsiębiorstwu temu wolno użytkować co najmniej jeden taki pojazd; minimalna liczba określona 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 prawem tego państwa członkowskiego;

d) ograniczyć korzystanie z takich pojazdów na potrzeby działalności transportowej na własny rachunek.”;

3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby numer rejestracyjny najmowanego pojazdu używanego przez przedsiębiorstwo wykonujące zarobkowy przewóz drogowy rzeczy był wpisywany do krajowego rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

2. Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują oraz niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy i przekazują wszelkie inne niezbędne informacje, aby ułatwić wykonywanie i egzekwowanie niniejszej dyrektywy. W tym celu każde państwo członkowskie wyznacza krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi.

3. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 1, odbywa się poprzez europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), jak określono w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/480 (\*).

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane im zgodnie z niniejszym artykułem były wykorzystywane jedynie w odniesieniu do kwestii, w związku z którymi o nie wnioskowano. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych odbywa się wyłącznie do celów przestrzegania niniejszego rozporządzenia i musi być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (\*\*).

5. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są nieodpłatne.

6. Wniosek o udzielenie informacji nie uniemożliwia właściwym organom wprowadzenia środków zgodnie z odpowiednim prawem unijnym i krajowym w celu zbadania zarzucanych naruszeń przepisów wynikających z transpozycji niniejszej dyrektywy i zapobiegania tym naruszeniom.

7. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby przetwarzanie danych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, 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 trzeciej i piątej oraz w art. 16 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia.

8. Nie później niż 14 miesięcy po przyjęciu aktu wykonawczego ustanawiającego wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (\*\*), Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające minimalne wymogi dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego w celu umożliwienia wzajemnego łączenia rejestrów, oraz określające funkcje konieczne do udostępnienia tych informacji właściwym organom w trakcie kontroli drogowych. Te minimalne wymogi i funkcje muszą być zgodne z wymogami i funkcjami ustanowionymi zgodnie z art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5b ust. 2 niniejszej dyrektywy.

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

(\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylające rozporządzenie (UE) nr 1213/2010 (Dz.U. L 87 z 2.4.2016, s. 4).

(\*\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

(\*\*\*) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).;

4) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Do dnia 7 sierpnia 2027 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie to zawierać będzie informacje na temat użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo najmujące pojazd ma siedzibę. W sprawozdaniu tym zwraca się szczególną uwagę na skutki dla bezpieczeństwa drogowego, środowiska, dochodów podatkowych oraz egzekwowania przepisów o kabotażu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009. Na podstawie tego sprawozdania Komisja oceni, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Artykuł 5b

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (\*). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (\*\*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (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. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 6 sierpnia 2023 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego 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 Strasburgu dnia 6 kwietnia 2022 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodnicząca  
R. METSOLA

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. BEAUNE