



2025/2417

1.12.2025

DECYZJA RADY (UE) 2025/2417

z dnia 27 października 2025 r.

w sprawie stanowiska, które ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w odniesieniu do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (zwana dalej „Umową o handlu i współpracy”), została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2021/689 ⁽¹⁾ i weszła w życie w dniu 1 maja 2021 r.
- (2) Zgodnie z art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 5 część A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego ustanowiony na podstawie art. 8 ust. 1 lit. o) tej umowy (zwany dalej „Specjalnym Komitetem ds. Transportu Drogowego”) jest uprawniony do przyjmowania decyzji dotyczących danych, które mają być zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego, a także warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach.
- (3) W art. 6 część A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy określono szczegółowe warunki dotyczące wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego towarów. W szczególności w ust. 2 i 3 tego artykułu określono warunki, na jakich naruszenia wymienione w jego ust. 1 lit. b) popełnione przez przewoźnika mogą prowadzić do wszczęcia postępowania administracyjnego przez właściwe organy Strony siedziby i mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Dodatek 31-A-1-1 do załącznika 31 zawiera ponadto wykaz siedmiu najpoważniejszych naruszeń. W przypadku gdy na przewoźnika nałożono sankcję za jedno z tych naruszeń, właściwy organ Strony siedziby ma przeprowadzić i zakończyć postępowanie administracyjne. Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego ma przyjąć odrębną decyzję, załączoną do decyzji Rady (UE) 2025/2416 ⁽²⁾ w sprawie wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów.

⁽¹⁾ Decyzja Rady (UE) 2021/689 z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, oraz Umowy między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sprawie procedur bezpieczeństwa na potrzeby wymiany i ochrony informacji niejawnych (Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 2, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/689/oj>).

⁽²⁾ Decyzja Rady (UE) 2025/2416 z dnia 27 października 2025 r. w sprawie stanowiska, które ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w odniesieniu do wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów (Dz.U. L, 2025/2416, 1.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2416/oj>).

- (4) W art. 13 i 14 część A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy przewidziano ponadto, że każda ze Stron ustanawia krajowe rejestry elektroniczne przedsiębiorców transportu drogowego, którzy zostali upoważnieni do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego towarów, a także przeprowadza indywidualne kontrole przedsiębiorców i wymienia informacje na temat poważnych naruszeń popełnionych przez przewoźników na terytorium drugiej Strony. Dane, które mają być zawarte w krajowym rejestrze elektronicznym, oraz warunki wymiany informacji mają zostać określone w decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego.
- (5) Unia ustanowiła europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) w celu ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi Unii zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/480 ⁽³⁾. Biorąc pod uwagę, że Unia i Zjednoczone Królestwo uzgodniły te same podstawowe zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego towarów, a także wspólny wykaz poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji, dążąc do osiągnięcia celów Umowy o handlu i współpracy właściwe i skuteczne jest zapewnienie technicznego połączenia Zjednoczonego Królestwa z ERRU.
- (6) Należy określić stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, gdyż planowany akt będzie wiążący dla Unii.
- (7) Odrębną decyzją Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, dołączoną do decyzji Rady (UE) 2025/2418 ⁽⁴⁾ określone zostaną warunki finansowe wkładu Zjednoczonego Królestwa w koszty ERRU.
- (8) Aby umożliwić obu stronom stworzenie infrastruktury informatycznej i technologicznej umożliwiającej wdrożenie decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, należy określić datę rozpoczęcia stosowania wspomnianej decyzji. W związku z tym decyzja Komitetu powinna być stosowana od dnia 1 stycznia 2026 r.
- (9) Stanowisko Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego powinno zatem opierać się na projekcie decyzji tego komitetu dołączonym do niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, ustanowionego na mocy art. 8 ust. 1 lit. o) Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej, w odniesieniu do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach, określono w projekcie decyzji tego komitetu załączonym do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 27 października 2025 r.

W imieniu Rady

Przewodniczący

J. JENSEN

⁽³⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

⁽⁴⁾ Decyzja Rady (UE) 2025/2418 z dnia 27 października 2025 r. w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w odniesieniu do kwoty i warunków wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa na rzecz systemów informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię oraz zmiany decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego (Dz.U. L, 2025/2418, 1.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2418/oj>).

PROJEKT

**DECYZJA nr .../2025 SPECJALNEGO KOMITETU DS. TRANSPORTU DROGOWEGO
USTANOWIONEGO UMOWĄ O HANDLU I WSPÓŁPRACY MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ
I EUROPEJSKĄ WSPÓLNOTĄ ENERGII ATOMOWEJ, Z JEDNEJ STRONY, A ZJEDNOCZONYM
KRÓLESTWEM WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ, Z DRUGIEJ STRONY**

z dnia ...

**w sprawie krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz
warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach**

SPECJALNY KOMITET DS. TRANSPORTU DROGOWEGO,

uwzględniając Umowę o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony⁽¹⁾ (zwaną dalej „Umową o handlu i współpracy”), w szczególności jej art. 468 ust. 5 oraz załącznik 31 część A sekcja 1 art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 463 ust. 1 Umowy o handlu i współpracy stanowi, że przewoźnicy drogowi towarów wykonujący przejazdy, o których mowa w art. 462 tej umowy, muszą posiadać ważną licencję zgodnie z jej art. 463 ust. 2. Art. 3 lit. b) części A sekcja 1 załącznika 31 do tej umowy stanowi, że przewoźnik drogowy towarów musi posiadać dobrą reputację, zgodnie z art. 6 części A sekcja 1 załącznika 31 do tej umowy.
- (2) W art. 6 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy określono szczegółowe warunki dotyczące wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego towarów. W szczególności w ust. 2 i 3 określono warunki, na jakich naruszenia popełnione przez przewoźnika mogą prowadzić do wszczęcia postępowania administracyjnego przez właściwe organy Strony siedziby i mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Dodatek 31-A-1-1 zawiera ponadto wykaz siedmiu najpoważniejszych naruszeń, które muszą spowodować wszczęcie postępowania administracyjnego przez właściwy organ Strony siedziby. Decyzją nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego na mocy Umowy o handlu i współpracy⁽²⁾ uzupełniono wykaz poważnych naruszeń, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji.
- (3) W art. 13 i 14 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy przewidziano ponadto, że Strony ustanawiają krajowe rejestry elektroniczne przedsiębiorców transportu drogowego, którzy zostali upoważnieni do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego towarów, a także przeprowadzają indywidualne kontrole przedsiębiorców i wymieniają informacje na temat poważnych naruszeń popełnionych przez przewoźników na terytorium drugiej Strony. Dane, które mają być zawarte w krajowym rejestrze elektronicznym, oraz warunki wymiany informacji mają zostać określone w decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego.

⁽¹⁾ Dz.U. UE L 149 z 30.4.2021, s. 10, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2021/689\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2021/689(1)/oj).

⁽²⁾ Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony z dnia w odniesieniu do wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów (Dz.U. UE L, ..., ELI: ...).

- (4) Unia ustanowiła europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) w celu ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi Unii zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/480 ⁽³⁾. Biorąc pod uwagę, że Unia i Zjednoczone Królestwo uzgodniły te same podstawowe zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego towarów, a także wspólny wykaz naruszeń, dążąc do osiągnięcia celów Umowy o handlu i współpracy należy zapewnić techniczne połączenie Zjednoczonego Królestwa z ERRU.
- (5) Zjednoczone Królestwo uczestniczyło w kosztach rozwoju ERRU jako państwo członkowskie Unii. Zjednoczone Królestwo powinno co roku wносить wkład na poczet kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania ERRU.
- (6) Aby umożliwić obu stronom stworzenie infrastruktury informatycznej i technologicznej umożliwiającej wdrożenie niniejszej decyzji, należy określić datę rozpoczęcia jej stosowania. Niniejsza decyzja powinna być zatem stosowana od dnia 1 stycznia 2026 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Cel

Niniejsza decyzja określa minimalne dane, które mają być zawarte w krajowym rejestrze elektronicznym przedsiębiorców transportu drogowego, oraz warunki wymiany informacji na temat tych danych między Stronami.

Artykuł 2

Dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i warunki dostępu do tych danych

1. Krajowe rejestry elektroniczne, o których mowa w art. 13 ust. 1 załącznika 31 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, zawierają co najmniej następujące dane:
 - a) imię i nazwisko lub nazwę i formę prawną przedsiębiorcy transportu drogowego;
 - b) adres jego siedziby;
 - c) imiona i nazwiska zarządzających transportem wyznaczonych jako spełniający wymogi określone w załączniku 31 część A sekcja 1 art. 3 do Umowy o handlu i współpracy dotyczące dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, w stosownych przypadkach, imię i nazwisko przedstawiciela prawnego;
 - d) rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów, które ono obejmuje, oraz, w stosownych przypadkach, numer seryjny licencji, o której mowa w art. 463 ust. 1 Umowy o handlu i współpracy, oraz uwierzytelnionych odpisów;
 - e) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 2 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, które doprowadziły do skazania lub nałożenia kary w ciągu ostatnich 2 lat;
 - f) imię i nazwisko każdej osoby uznanej za niezdolną do zarządzania działalnością transportową przedsiębiorcy, o ile nie przywrócono dobrej reputacji tej osoby zgodnie z załącznikiem 31 część A sekcja 1 art. 6 ust. 4 do Umowy o handlu i współpracy, oraz mające zastosowanie środki rehabilitacyjne;
 - g) numery rejestracyjne pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, zgodnie z załącznikiem 31 część A sekcja 1 art. 5 lit. f) do Umowy o handlu i współpracy; oraz
 - h) przedział ryzyka przedsiębiorcy zgodnie z prawem lub procedurami mającymi zastosowanie na terytorium każdej ze Stron.
2. Dane, o których mowa w ust. 1 lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa o ochronie danych osobowych mającymi zastosowanie na terytorium każdej ze Stron.

⁽³⁾ 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. UE L 87 z 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_imp/2016/480/oj).

Właściwe organy każdej ze Stron mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w ust. 1 lit. e)–h), w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku dane, o których mowa w ust. 1 lit. e) i f), są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio wszystkim właściwym organom danej Strony. Żądanych informacji udziela się w ciągu pięciu dni roboczych od otrzymania wniosku.

Dane, o których mowa w ust. 1 lit. g) i h), są udostępniane właściwym organom podczas kontroli drogowych.

Dane, o których mowa w ust. 1 lit. e)–h), są dostępne dla organów innych niż właściwe organy jedynie w przypadku, gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w sektorze transportu drogowego, a urzędnicy zostali zobowiązani pod przysięgą lub w inny formalny sposób do zachowania tajemnicy.

3. Dane dotyczące przedsiębiorcy, którego zezwolenie zostało zawieszone albo cofnięte, pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym przez dwa lata od daty wygaśnięcia zawieszenia lub cofnięcia licencji, a następnie zostają natychmiast usunięte.

Dane dotyczące każdej osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego towarów przechowuje się w krajowym rejestrze elektronicznym do momentu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby zgodnie z art. 6 ust. 4 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy. Po zastosowaniu środka rehabilitującego lub innych środków o równoważnym skutku dane te zostają natychmiast usunięte.

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, obejmują, stosownie do przypadku, przyczyny oraz czas obowiązywania zawieszenia, cofnięcia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

4. Strony przyjmują wszelkie niezbędne środki dla zapewnienia aktualizacji i zapewnienia dokładności wszystkich danych przechowywanych w krajowym rejestrze elektronicznym.

Artykuł 3

Minimalne wymogi dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego

1. Minimalne wymogi dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowych rejestrów elektronicznych ustanowionych przez właściwe organy każdej ze Stron zgodnie z art. 13 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy określono w załączniku do decyzji Komisji 2009/992/UE⁽⁴⁾ oraz w art. 1 decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/2164⁽⁵⁾, z uwzględnieniem dostosowań określonych w poniższych ustępach.

2. Na potrzeby niniejszej decyzji stosuje się następujące dostosowania do załącznika do decyzji 2009/992/UE:

- a) odniesienie do „państwa członkowskiego” zastępuje się odniesieniem do „państwa”⁽⁶⁾;
- b) odniesienia do „licencji wspólnotowej”, niezależnie od tego, gdzie występują, zastępuje się odniesieniami do „licencji, o której mowa w art. 463 ust. 1 Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony”;
- c) w przypadku Zjednoczonego Królestwa nie są wymagane następujące pola: „Liczba osób zatrudnionych” i „Ocena ryzyka”;

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (notyfikowana jako dokument nr C(2009) 9959), (Dz.U. UE L 339 z 22.12.2009, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/2164 z dnia 11 lipca 2024 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego w odniesieniu do pojazdów najmowanych (notyfikowana jako dokument nr C(2024) 4665) (Dz.U. UE L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

⁽⁶⁾ Państwo oznacza państwo członkowskie Unii Europejskiej w przypadku Unii Europejskiej oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w przypadku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

- d) słowa „art. 16 ust. 2 pkt c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009” zastępuje się słowami „art. 1 ust. 1 lit. c) decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (*).

(*) Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony z dnia ... w sprawie krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach (Dz.U. UE L ..., ELI: ...).”.

3. Na potrzeby niniejszej decyzji pozycja „Kraj rejestracji pojazdu”, o której mowa w art. 1 decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/2164, w przypadku Zjednoczonego Królestwa jest domyślnie ustawiona jako „UK”.

Artykuł 4

Warunki wymiany informacji, o których mowa w załączniku 31 część A sekcja 1 art. 14 ust. 3 i 4 do Umowy o handlu i współpracy

1. Zjednoczone Królestwo i państwa członkowskie Unii korzystają z europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), ustanowionych rozporządzeniem (UE) 2016/480, na potrzeby wymiany informacji, o których mowa w art. 14 ust. 3 i 4 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy.
2. Zjednoczone Królestwo przeprowadza wzajemne połączenie swojego krajowego rejestru elektronicznego z ERRU zgodnie z procedurami i wymogami technicznymi określonymi w rozporządzeniu (UE) 2016/480 dostosowanym zgodnie z art. 5 niniejszej decyzji.
3. Każda ze Stron zapewnia, aby przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszej decyzji odbywało się wyłącznie w celu sprawdzenia zgodności z działem trzecim tytuł I Umowy o handlu i współpracy oraz z załącznikiem 31 do niej.
4. Zjednoczone Królestwo i każde państwo członkowskie Unii wyznaczają punkt kontaktowy ERRU odpowiedzialny za wymianę informacji drugiej Strony w odniesieniu do stosowania niniejszej decyzji.

Artykuł 5

Dostosowania do specyfikacji technicznych ERRU

Na potrzeby niniejszej decyzji stosuje się następujące dostosowania rozporządzenia (UE) 2016/480:

1. odniesienia do „państwa członkowskiego”, niezależnie od tego, gdzie występują, należy rozumieć jako odniesienia do „państwa”⁽⁷⁾, a odniesienia do „państw członkowskich”, niezależnie od tego, gdzie występują, jako odniesienia do „państw”⁽⁸⁾;
2. odniesienia do „niniejszego rozporządzenia”, niezależnie od tego, gdzie występują, „załączników I–VII do niniejszego rozporządzenia” i „załącznika VIII do niniejszego rozporządzenia” należy rozumieć jako odniesienia do „decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (*).

(*) Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony z dnia ... w sprawie krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach (Dz.U. UE L ..., ELI: ...).”;

⁽⁷⁾ Państwo oznacza państwo członkowskie Unii Europejskiej lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

⁽⁸⁾ Państwa oznaczają zarówno państwa członkowskie Unii Europejskiej, jak i Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

3. odniesienia do „licencji wspólnotowej”, niezależnie od tego, gdzie występują, należy rozumieć jako odniesienia do „licencji, o której mowa w art. 463 ust. 1 Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony”;
4. w art. 1–3 słowa „art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009” i „art. 16 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009” zastępuje się słowami „decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (*)”.

(*) Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony z dnia ... w sprawie krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach (Dz.U. UE L ..., ELI: ...).”;

5. w art. 2 słowa „art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009” zastępuje się słowami „art. 2 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony”;
6. w art. 2 lit. e) słowa „art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009” zastępuje się słowami „art. 465 ust. 1 Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony”;
7. art. 6 i 7 nie mają zastosowania na potrzeby niniejszej decyzji;
8. w pkt 1.3 załącznika II
 - a) słowa „ocena ryzyka i poziom ocenionego ryzyka” zastępuje się słowami „poziom ocenionego ryzyka”;
 - b) skreśla się odniesienie do „liczby zatrudnionych”;
9. w dodatku do załącznika III
 - a) w komunikacie „Odpowiedź na sprawdzenie danych przedsiębiorcy transportowego” nie umieszcza się następujących pól: „Number of People Employed (Liczba zatrudnionych osób)” i „Risk Rating (Ocena ryzyka)”;
 - b) słowa „załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403” zastępuje się słowami „dodatku 31-A-1-1 do Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, oraz załączniku do decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (*)”.

(*) Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony z dnia ... w sprawie wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów (Dz.U. UE L ..., ELI: ...).”;

10. w sekcji 1 załącznika VIII słowa „art. 11 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009” zastępuje się słowami „art. 12 ust. 2 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony”;

11. w sekcji 2.1 załącznika VIII słowa „dyrektywie 2006/22/WE ani rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009” zastępuje się wyrazami „dodatku 31-A-1-1 do Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, oraz załączniku do decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (*).

(*) Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony z dnia ... w sprawie wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń, które mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego towarów (Dz.U. UE L ..., ELI: ...).

Artykuł 6

Kwota i warunki wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa

Zjednoczone Królestwo wnosi co roku wkład w koszty operacyjne i koszty utrzymania ERRU w ramach określonych w decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ⁽⁹⁾.

Artykuł 7

Zawieszenie połączenia Zjednoczonego Królestwa z ERRU

Unia może zawiesić dostęp Zjednoczonego Królestwa do ERRU, jeżeli Zjednoczone Królestwo przestanie spełniać warunki określone w art. 4–6 niniejszej decyzji.

Artykuł 8

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej przyjęciu.

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2026 r.

Sporządzono w ...

W imieniu Specjalnego Komitetu
ds. Transportu Drogowego
Współprzewodniczący

⁽⁹⁾ Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony z dnia ... w sprawie kwoty i warunków wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa na rzecz systemów informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię oraz zmieniająca decyzję nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego