



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 15 lipca 2020 r.
(OR. en)

2017/0122 (COD)
LEX 2013

PE-CONS 25/20

TRANS 272
SOC 416
CODEC 534

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
ZMIENIAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 561/2006
W ODNIESIENIU DO MINIMALNYCH WYMOGÓW
DOTYCZĄCYCH MAKSYMALNEGO DZIENNEGO I TYGODNIOWEGO
CZASU PROWADZENIA POJAZDU,
MINIMALNYCH PRZERW ORAZ DZIENNEGO I TYGODNIOWEGO
OKRESU ODPOCZYNKU
ORAZ ZMIENIAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) NR 165/2014
W ODNIESIENIU DO OKREŚLANIA POŁOŻENIA ZA POMOCĄ TACHOGRAFÓW**

ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/...

z dnia 15 lipca 2020 r.

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów
dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu,
minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku
oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014
w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów**

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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

¹ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45.

² Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 7 kwietnia 2020 r. (Dz.U. C 151 z 6.5.2020, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lipca 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportowych mają podstawowe znaczenie dla utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, w którym zostanie zapewniona niedyskryminacja i który będzie przyciągać wykwalifikowanych pracowników. W celu ułatwienia tego procesu konieczne jest, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, proporcjonalne, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do stosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i spójny sposób w całej Unii.
- (2) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności wdrażania istniejących unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, a w szczególności rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady¹, stwierdzono pewne braki we wdrażaniu tych ram prawnych. Niejasne przepisy dotyczące tygodniowych okresów odpoczynku, miejsc odpoczynku i przerw w pracy w załodze kilkuosobowej, a także brak przepisów dotyczących powrotu kierowców do domu prowadzą do rozbieżnych interpretacji i praktyk w zakresie egzekwowania przepisów w państwach członkowskich. Kilka państw członkowskich niedawno przyjęło jednostronnie środki, które zwiększyły niepewność prawa i nierówne traktowanie kierowców i przewoźników. Jednakże maksymalny dzienny i maksymalny tygodniowy czas prowadzenia pojazdu skutecznie poprawiają warunki socjalne kierowców i ogólnie bezpieczeństwo ruchu drogowego. Potrzebne są nieustanne wysiłki w celu zapewnienia przestrzegania tych przepisów.

¹ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- (3) Dla promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego ważne jest zachęcanie przedsiębiorstw transportowych, by przyjmowały kulturę bezpieczeństwa, której należy przestrzegać na wszystkich poziomach. W szczególności, aby uniknąć naruszania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz naruszeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, nie powinno być dozwolone uzależnienie wynagrodzenia od czasu potrzebnego na przewóz osób do miejsca docelowego lub na dostarczenie rzeczy.
- (4) W ocenie ex post rozporządzenia (WE) nr 561/2006 potwierdzono, że niespójne i nieskuteczne egzekwowanie unijnych przepisów socjalnych wynika głównie z niejasnych przepisów, nieefektywnego i nierównego wykorzystania narzędzi kontroli oraz niewystarczającej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.
- (5) Aby zwiększyć jasność i spójność przepisów, należy zdefiniować wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 niehandlowego użytkowania pojazdu.
- (6) Jasne, odpowiednie, proporcjonalne i jednolicie egzekwowane przepisy mają również zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów polityki w zakresie poprawy warunków pracy kierowców, a w szczególności dla zapewnienia niezakłóconej i sprawiedliwej konkurencji między przewoźnikami oraz przyczynienia się do bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników dróg.
- (7) Istniejące wymogi dotyczące przerw okazały się nieodpowiednie i niepraktyczne dla kierowców prowadzących pojazd w załodze. W związku z tym należy dostosować wymóg rejestrowania przerw do specyfiki przewozów drogowych wykonywanych przez kierowców prowadzących pojazd w załodze, nie zagrażając bezpieczeństwu kierowcy ani bezpieczeństwu ruchu drogowego.

- (8) Kierowcy wykonujący długodystansowe międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy spędzają dużo czasu poza domem. Obecne wymogi dotyczące regularnego tygodniowego okresu odpoczynku mogą niepotrzebnie przedłużać te okresy. Wskazane jest zatem dostosowanie przepisu dotyczącego regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w taki sposób, aby kierowcom łatwiej było wykonywać międzynarodowe przewozy drogowe zgodnie z przepisami i wracać do domów na ich regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz wykorzystać pełną rekompensatę za wszelkie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Zważywszy na różnice między przewozem osób a przewozem rzeczy, możliwość ta nie powinna dotyczyć kierowców, którzy wykonują przewozy osób.
- (9) Każda elastyczność w planowaniu okresów odpoczynku kierowców powinna być dla kierowcy przejrzysta i przewidywalna i w żaden sposób nie powinna zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego poprzez zwiększenie poziomu zmęczenia kierowców lub pogorszenie ich warunków pracy. Elastyczność ta nie powinna zatem zmieniać obecnego czasu pracy kierowcy ani maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu i powinna podlegać bardziej rygorystycznym przepisom dotyczącym wykorzystania rekompensaty za skrócone odpoczynki.
- (10) Aby zapewnić, by ta elastyczność nie była nadużywana, konieczne jest określenie jej zakresu oraz odpowiednich sposobów kontroli. Zakres ten powinien być zatem ograniczony do tych kierowców, którzy w danym okresie referencyjnym swój skrócony tygodniowy okres odpoczynku spędzają poza państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa oraz poza państwem członkowskim swojego miejsca zamieszkania. Można to zweryfikować, sprawdzając zapisy tachografu podczas kontroli drogowej oraz w lokalu przedsiębiorstwa transportowego, ponieważ zawierają one miejsce rozpoczęcia i zakończenia odpoczynku oraz informacje dotyczące poszczególnych kierowców.

- (11) W celu zapewnienia skutecznego egzekwowania przepisów istotne jest, by właściwe organy, prowadząc kontrole drogowe, były w stanie stwierdzić, czy w dniu kontroli oraz w ciągu poprzedzających ją 56 dni przestrzegano przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.
- (12) Szybki postęp technologiczny prowadzi do stopniowej automatyzacji systemów jazdy, która wymaga od kierowcy mniejszego zaangażowania lub nie wymaga bezpośredniego zaangażowania z jego strony. Aby uwzględnić te zmiany, obecne prawodawstwo, w tym przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, może wymagać dostosowania, aby zagwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zapewnić równe szanse i poprawę warunków pracy, a jednocześnie umożliwić Unii wprowadzanie nowych innowacyjnych technologii i praktyk. Komisja powinna przedłożyć zatem sprawozdanie z oceny wykorzystania w państwach członkowskich systemów jazdy autonomicznej, w którym to sprawozdaniu przedstawione zostaną korzyści, jakie przynoszą technologie jazdy autonomicznej. W stosownych przypadkach sprawozdaniu powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy.
- (13) Z myślą o propagowaniu postępu społecznego należy określić, gdzie można wykorzystać tygodniowe okresy odpoczynku, tak by kierowcom zapewnione zostały odpowiednie warunki odpoczynku. Jakość zakwaterowania jest szczególnie ważna podczas regularnych tygodniowych okresów odpoczynku, które kierowca powinien spędzać poza kabiną pojazdu w odpowiednim miejscu noclegowym, na koszt przedsiębiorstwa transportowego jako pracodawcy. Aby zapewnić dobre warunki pracy i bezpieczeństwo kierowców, należy doprecyzować wymóg, by kierowcy mieli zapewnione wysokiej jakości i dostosowane do obu płci zakwaterowanie do wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli ma on miejsce z dala od domu.

- (14) Konieczne jest też zapewnienie, by przedsiębiorstwa transportowe organizowały pracę kierowców w taki sposób, aby okresy spędzane poza domem nie były zbyt długie oraz aby kierowcy mogli korzystać z długich okresów odpoczynku wykorzystywanych jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Organizacja powrotu powinna pozwolić na dojazd do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa transportowego w państwie członkowskim jego siedziby lub miejsca zamieszkania kierowcy, a kierowcy powinni mieć swobodę wyboru, gdzie spędzą okres odpoczynku. Aby wykazać, że przedsiębiorstwo transportowe wypełnia swoje obowiązki w zakresie organizacji regularnych powrotów, powinno ono być w stanie wykorzystywać zapisy tachografu, plany pracy kierowców lub inne dokumenty. Takie dowody powinny być dostępne w lokalu przedsiębiorstwa transportowego i okazywane na żądanie organom kontroli.
- (15) Okresu regularnego tygodniowego odpoczynku oraz dłuższych okresów odpoczynku nie można spędzać w pojeździe ani na parkingu, ale wyłącznie w odpowiednim miejscu zakwaterowania, które może sąsiadować z parkingiem, w związku z czym kluczowe znaczenie ma umożliwienie kierowcom zlokalizowania bezpiecznych i chronionych parkingów zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa i odpowiednią infrastrukturę. Komisja przeanalizowała już, w jaki sposób zachęcać do tworzenia wysokiej jakości parkingów, w tym niezbędne wymogi minimalne. Komisja powinna zatem opracować normy dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów. Normy te powinny przyczyniać się do promowania wysokiej jakości parkingów. Normy te mogą zostać zmienione, aby zapewnić lepszy dostęp do paliw alternatywnych, zgodnie z polityką w zakresie rozwoju tej infrastruktury. Ważne jest również, by parkingi były utrzymywane w stanie nieoblodzonego i odśnieżonego.

- (16) Bezpieczne i chronione parkingi powinny podlegać procedurom audytu i być certyfikowane zgodnie z normami unijnymi. Te procedury audytu powinny zapewniać również, by parkingi stale spełniały te normy. Komisji należy zatem powierzyć przygotowanie procedury certyfikacji w celu tworzenia w Unii bezpiecznych i chronionych parkingów.
- (17) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest egzekwowanie, by wszyscy kierowcy posiadali pełną wiedzę w zakresie zarówno przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, jak i zagrożeń wynikających ze zmęczenia. Duże znaczenie w tym względzie mają przystępne informacje na temat dostępnych miejsc odpoczynku. Komisja powinna zatem przekazywać informacje na temat bezpiecznych i chronionych parkingów za pośrednictwem przyjaznej dla użytkownika strony internetowej. Informacje te powinny być aktualizowane.

- (18) W celu zapewnienia ciągłości bezpieczeństwa i ochrony parkingów należy przekazać Komisji, zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, uprawnienia do przyjmowania aktów dotyczących ustanowienia norm w zakresie poziomu usług w obszarze bezpiecznych i chronionych parkingów oraz ustanowienia procedur certyfikacji bezpieczeństwa i ochrony parkingów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowywaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (19) Zmienione wytyczne TEN-T ustanowione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013¹ przewidują tworzenie parkingów przy autostradach co około 100 km, aby zapewnić komercyjnym użytkownikom dróg miejsca do parkowania charakteryzujące się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa i ochrony. Aby przyspieszyć i promować budowę odpowiedniej infrastruktury parkingowej, ważna jest dostępność wystarczających możliwości współfinansowania przez Unię zgodnie z obecnymi i przyszłymi unijnymi aktami prawnymi ustanawiającymi warunki takiego wsparcia finansowego.
- (20) Wiele przewozów drogowych na terytorium Unii obejmuje pokonywanie niektórych odcinków trasy promem lub pociągiem. Należy zatem wprowadzić jasne i odpowiednie przepisy dotyczące okresów odpoczynku i przerw przy wykonywaniu takich przewozów.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (21) Kierowcy czasami napotyka­ją nieprzewidziane okoliczności, które uniemożliwiają dotarcie do po­żądanego miejsca wykorzystania tygodniowych okresów odpoczynku bez naruszania przepisów unijnych. Wskazane jest zatem ułatwienie kierowcom radzenia sobie w takich nieprzewidzianych okolicznościach i umożliwienie im dotarcia do miejsca wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku. Takie wyjątkowe okoliczności to nagłe zdarzenia, których nie można uniknąć ani przewidzieć i w których stosowanie przepisów rozporządzenia w całości staje się czasowo niemożliwe. W związku z tym nie można systematycznie powoływać się na takie okoliczności w celu uniknięcia konieczności przestrzegania przepisów niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić należyte egzekwowanie przepisów, kierowca powinien dokumentować te wyjątkowe okoliczności prowadzące do odstępstwa od przepisów. Ponadto należy wprowadzić zabezpieczenia, aby czas prowadzenia pojazdu nie był zbyt długi.
- (22) W celu zapobiegania rozbieżnościom w praktykach dotyczących egzekwowania przepisów i ograniczania tych rozbieżności, a także w celu dalszego zwiększenia skuteczności i efektywności transgranicznego egzekwowania prawa, kluczowe znaczenie ma ustanowienie jasnych zasad w odniesieniu do regularnej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.

- (23) Państwa członkowskie powinny podjąć wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby przepisy krajowe dotyczące kar mających zastosowanie do naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014¹ były wdrażane w sposób skuteczny, proporcjonalny i odstraszający. Ważne jest, by specjalistom zapewnić łatwy dostęp do informacji na temat kar stosowanych w każdym państwie członkowskim. Europejski Urząd ds. Pracy, ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego (UE) 2019/1149², mógłby to ułatwić udostępniając informacje za pośrednictwem wspólnej unijnej strony internetowej stanowiącej wspólny portal dostępu do źródeł informacji i usług na poziomie unijnym i krajowym we wszystkich językach urzędowych Unii, ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724³.

¹ 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).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające Europejski Urząd ds. Pracy, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 883/2004, (UE) nr 492/2011 i (UE) 2016/589 oraz uchylające decyzję (UE) 2016/344 (Dz.U. L 186 z 11.7.2019, s. 21).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 z dnia 2 października 2018 r. w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego w celu zapewnienia dostępu do informacji, procedur oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1).

- (24) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu wyjaśnienia wszelkich przepisów tego rozporządzenia oraz w celu ustalenia wspólnego podejścia w zakresie ich stosowania i egzekwowania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.
- (25) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (WE) nr 165/2014 należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących jednolitego stosowania obowiązku rejestrowania i przechowywania danych dotyczących każdego przekroczenia granicy przez pojazd i czynności oraz szczegółowych przepisów niezbędnych do jednolitego stosowania przepisów dotyczących wymogów i funkcji dotyczących danych, a także instalacji tachografów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

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).

- (26) Aby poprawić efektywność kosztową egzekwowania przepisów socjalnych, obecne i inteligentne systemy tachografów powinny być w pełni wykorzystywane, natomiast inteligentne tachografy powinny stać się obowiązkowe również dla lekkich pojazdów użytkowych powyżej pewnej masy, używanych do prowadzenia działalności w zakresie zarobkowego międzynarodowego transportu drogowego. W tym przypadku funkcje tachografu powinny zostać ulepszone, aby umożliwić precyzyjniejsze określanie położenia.
- (27) Efektywność kosztowa egzekwowania przepisów socjalnych, szybki rozwój nowych technologii i digitalizacja w całej gospodarce Unii oraz potrzeba zapewnienia równych szans wszystkim przedsiębiorstwom w międzynarodowym transporcie drogowym sprawiają, że konieczne jest skrócenie okresu przejściowego przewidzianego na zainstalowanie tachografów inteligentnych w zarejestrowanych pojazdach. Tachografy inteligentne przyczynią się do uproszczenia kontroli, a tym samym ułatwią pracę organów krajowych.
- (28) W celu zapewnienia, aby kierowcy, przewoźnicy i organy kontrolne jak najszybciej zaczęli czerpać korzyści z tachografów inteligentnych, w tym z automatycznego rejestrowania przez nie przekroczeń granic, istniejącą flotę pojazdów należy wyposażać w te urządzenia w odpowiednim terminie po wejściu w życie szczegółowych przepisów technicznych. Taki termin powinien zapewnić wystarczający czas na przygotowanie.
- (29) W pojazdach, które nie są wyposażone w tachograf inteligentny, przekraczanie granic państwa członkowskiego należy rejestrować w tachografie na najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu.

- (30) Rejestrowanie czynności w tachografie jest ważną częścią pracy kierowców. Istotne jest zatem, by kierowcom zapewnić odpowiednie szkolenie w zakresie korzystania z nowych funkcji tachografów wprowadzanych na rynek. Koszty związane z takim szkoleniem powinny ponosić przedsiębiorstwa transportowe jako pracodawcy.
- (31) Funkcjonariusze służb kontrolnych, którzy sprawdzają przestrzeganie odpowiedniego prawa unijnego w sektorze transportu drogowego napotykać trudności wynikające z różnorodności urządzeń tachografu będących w użyciu oraz szybko rozwijających się wyrafinowanych technik manipulacji. Dzieje się tak zwłaszcza w przypadku kontroli drogowych. Kluczowe znaczenie ma zatem, by funkcjonariusze służb kontrolnych przechodzili odpowiednie szkolenia, aby zapewnić, że będą oni posiadali pełną wiedzę w zakresie najnowszych osiągnięć technologicznych i technik manipulacji.
- (32) Aby zmniejszyć obciążenie przedsiębiorstw transportowych i organów kontrolnych w przypadkach, gdy funkcjonariusz służb kontrolnych zdejmuje plombę tachografu do celów kontroli, należy w pewnych dobrze udokumentowanych okolicznościach zezwolić na ponowne założenie plomby przez funkcjonariusza służb kontrolnych.
- (33) Uwzględniając nieustający rozwój technologii, Komisja analizuje możliwość opracowania nowych rozwiązań technicznych, które przy takich samych lub niższych powiązanych kosztach będą oferowały takie same korzyści i zabezpieczenia, jak tachografy inteligentne.

- (34) Ważne jest, żeby przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwach trzecich, podlegały przepisom równoważnym z przepisami unijnymi przy wykonywaniu przewozów drogowych na terytorium Unii . Komisja powinna zbadać przestrzeganie tej zasady na szczeblu Unii i zaproponować odpowiednie rozwiązania, które negocjowane będą zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe („umowa AETR”).
- (35) Przewóz rzeczy różni się od przewozu osób. W związku z tym Komisja powinna ocenić, czy należy zaproponować bardziej odpowiednie przepisy dotyczące przewozów pasażerskich, zwłaszcza w odniesieniu do usług okazjonalnych zdefiniowanych w art. 2 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009¹.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

(36) Ponieważ państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszego rozporządzenia, a mianowicie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków pracy kierowców w Unii poprzez harmonizację przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku w transporcie drogowym oraz harmonizację przepisów dotyczących użytkowania tachografów oraz dotyczących egzekwowania tych przepisów, natomiast ze względu na rodzaj tych celów mogą one być lepiej zrealizowane 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.

(37) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„aa) od dnia 1 lipca 2026 r. - rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony; lub”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. aa) otrzymuje brzmienie:

„aa) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do:

(i) przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, lub

(ii) dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi,

wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy, a transport nie ma charakteru zarobkowego;”;

b) dodaje się literę w brzmieniu:

„ha) pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej – wraz z przyczepą lub naczepą – przekraczającej 2,5 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony, wykorzystywanymi do przewozu rzeczy, w przypadku gdy przewóz nie ma charakteru zarobkowego i jest wykonywany na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub kierowcy, a prowadzenie pojazdu nie stanowi głównego zajęcia osoby prowadzącej pojazd.”;

3) w art. 4 dodaje się literę w brzmieniu:

„r) » niehandlowy przewóz« oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową.”;

4) art. 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE zgodnie z art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014^{*}. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

* 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)”;

5) w art. 7 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku pracy w załodze kilkusobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.”;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

- a) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku; lub
- b) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których przynajmniej dwa będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku.

Do celów niniejszego ustępu uznaje się, że kierowca wykonuje międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6b. Każde skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

W przypadku gdy wykorzystano dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 akapit trzeci, następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.”;

c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.

Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8a. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni, tak aby wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

Jednakże w przypadku gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.

Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację w swoim lokalu oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych.”;

e) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„10. W terminie do dnia ... [dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja przeprowadzi ocenę i poinformuje Parlament i Radę, czy można przyjąć bardziej odpowiednie przepisy dotyczące kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób zdefiniowane w art. 2 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009.”;

7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8a

1. Komisja zapewnia, by kierowcy wykonujący drogowe przewozy rzeczy i osób mieli łatwy dostęp do informacji o bezpiecznych i chronionych parkingach. Komisja publikuje wykaz wszystkich parkingów, które zostały certyfikowane, tak aby zapewnić kierowcom odpowiednie:

- wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im,
- oświetlenie i widoczność,
- awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne,

- infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci,
- możliwości zakupu żywności i napojów,
- łączność umożliwiającą komunikację,
- zasilanie elektryczne.

Wykaz takich parkingów jest udostępniany na jednej urzędowej stronie internetowej i jest regularnie aktualizowany.

2. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 23a akty delegowane w celu ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do obszarów wymienionych w ust. 1 i dotyczące procedur certyfikacji parkingów.
3. Wszystkie parkingi, które uzyskały certyfikację, mogą podawać informację, że zostały certyfikowane zgodnie z unijnymi normami i procedurami.

Zgodnie z art. 39 ust. 2 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013* państwa członkowskie mają zachęcać do tworzenia parkingów dla komercyjnych użytkowników dróg.

4. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat dostępności odpowiednich miejsc odpoczynku dla kierowców i bezpiecznych parkingów, a także na temat tworzenia bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 2. W sprawozdaniu tym można wymienić środki służące zwiększeniu liczby i poprawie jakości bezpiecznych i chronionych parkingów.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).”;

8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W drodze odstępstwa od art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, jeżeli:

- a) podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin; oraz
- b) kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w centrum operacyjnym pracodawcy, w którym kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.”;

9) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja sporządzi i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny wykorzystania w państwach członkowskich systemów jazdy autonomicznej. W sprawozdaniu tym zwraca się szczególną uwagę na potencjalny wpływ tych systemów na przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu towarzyszy wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

10) art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości, szybkości dostawy lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia.”;

11) w art. 12 dodaje się następujące akapity:

„Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może także odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku.

Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem, że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.

Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.

Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.”;

12) w art. 13 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach lub po regionach oddalonych od pozostałej części terytorium kraju, o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km², które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych ani nie graniczą z żadnym innym państwem członkowskim.”;

b) dodaje się litery w brzmieniu:

„q) pojazdami lub zespołami pojazdów wykorzystywanymi przez przedsiębiorstwo budowlane do przewozu maszyn budowlanych w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

r) pojazdami wykorzystywanymi do dostarczania betonu towarowego.”;

13) art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W pilnych przypadkach państwa członkowskie mogą zezwalać, w wyjątkowych okolicznościach, na tymczasowe odstępstwa na okres nieprzekraczający 30 dni, które to odstępstwa muszą być należycie uzasadniane i niezwłocznie zgłaszane Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje te informacje na ogólnodostępnej stronie internetowej.”;

14) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 15*

Państwa członkowskie zapewniają objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a), przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odpowiednich krajowych przepisach mających zastosowanie do takich kierowców.”;

15) art. 16 ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zawiera wszystkie dane wyszczególnione w ust. 2, co najmniej dla okresu obejmującego dzień kontroli i poprzedzające go 56 dni; dane te muszą być aktualizowane w regularnych odstępach czasu, które nie mogą być dłuższe niż miesiąc.”;

16) art. 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne i proporcjonalne do wagi naruszeń, jak wskazano w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*, a także odstrasżające oraz niedyskryminujące. Żadne naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie może podlegać więcej niż jednej karze lub więcej niż jednemu postępowaniu. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych przepisach i środkach, a także o metodach i kryteriach oceny ich proporcjonalności ustalonych na szczeblu krajowym. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają o wszelkich późniejszych ich zmianach. Komisja informuje państwa członkowskie o tych przepisach i środkach oraz o wszelkich ich zmianach. Komisja zapewnia, by informacje te zostały opublikowane we wszystkich językach urzędowych Unii na specjalnej ogólnodostępnej stronie internetowej zawierającej szczegółowe informacje na temat takich kar stosowanych w państwach członkowskich.

* 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).

17) w art. 22 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy bez zbędnej zwłoki w celu ułatwienia spójnego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego skutecznego egzekwowania, zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 dyrektywy 2006/22/WE.”;

b) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„c) innych szczegółowych informacji, w tym stopnia ryzyka przedsiębiorstwa mogącego mieć wpływ na zgodność z niniejszym rozporządzeniem.”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Do celów wymiany informacji w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie zwracają się do organów ds. kontaktów wewnątrzspółnotowych wyznaczonych zgodnie z art. 7 dyrektywy 2006/22/WE.

3b. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są bezpłatne.”;

18) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 23a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego].

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa*.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8a wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

* Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

19) art. 24 ust. 2 zastępuje się następującym tekstem:

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

2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

* 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).";

20) art. 25 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b), Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne podejścia.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.”.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. W niniejszym rozporządzeniu określono obowiązki i wymogi w odniesieniu do budowy, instalacji, użytkowania, sprawdzania i kontrolowania tachografów stosowanych w transporcie drogowym w celu weryfikacji zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009*, (WE) nr 1072/2009**, (WE) nr 1073/2009***, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/15/WE****, dyrektywami Rady 92/6/EWG***** i 92/106/EWG***** oraz w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym – zgodności z dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE***** , 2014/67/UE***** oraz (UE) 2020/... *****+.

* 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).

+ Dz.U. proszę wstawić numer dyrektywy zawartej w dokumencie ST 5112/20 oraz uzupełnić odpowiedni przypis.

- ** 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).
- *** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).
- **** Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).
- ***** Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).
- ***** Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).
- ***** Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).
- ***** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).
- ***** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/... z dnia ... ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L ... z ..., s. ...).”;

2) art. 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Nie później niż trzy lata od końca roku wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, następujące kategorie pojazdów użytkowanych w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji muszą zostać wyposażone w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia:

- a) pojazdy wyposażone w tachograf analogowy;
- b) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi do dnia 30 września 2011 r.;
- c) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2011 r.; oraz
- d) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2012 r.

- 4a. Nie później niż cztery lata od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, pojazdy wyposażone w inteligentny tachograf zgodny z załącznikiem IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799* użytkowane w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji muszą zostać wyposażone w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia.

* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).”;

- 3) w art. 4 ust. 2 po tiret czwarte dodaje się tiret w brzmieniu:

„– posiadają pamięć o pojemności wystarczającej do przechowywania wszystkich danych wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia;”;

4) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Ochrona danych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywało się wyłącznie do celów kontroli zgodności z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniami (WE) nr 561/2006, (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009, (WE) nr 1073/2009, dyrektywami 2002/15/WE, 92/6/EWG i 92/106/EWG oraz w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym – zgodnie z dyrektywami 96/71/WE, 2014/67/UE i (UE) 2020/...⁺.
2. W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed wykorzystaniem w inny sposób niż w ścisłym związku z unijnymi aktami prawnymi, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do:
 - a) użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących położenia, o czym mowa w art. 8;
 - b) wykorzystywania zdalnej komunikacji na potrzeby kontroli, o których mowa w art. 9, wykorzystywania tachografów posiadających interfejs, o którym mowa w art. 10, elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowcy, o której mowa w art. 31, w szczególności transgranicznej wymiany takich informacji z państwami trzecimi; oraz

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer dyrektywy zawartej w dokumencie ST 5112/20.

- c) przechowywania zapisów przez przedsiębiorstwa transportowe, o czym mowa w art. 33.
3. Tachografy cyfrowe projektuje się tak, aby zapewnić prywatność. Przetwarzane mogą być wyłącznie dane niezbędne do celów, o których mowa w ust. 1.
4. Właściciele pojazdów, przedsiębiorstwa transportowe oraz inne zainteresowane podmioty spełniają, w stosownych przypadkach, wymogi odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.”;
- 5) art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Aby ułatwić sprawdzanie zgodności z odpowiednimi przepisami, położenie pojazdu jest zapisywane automatycznie w następujących punktach lub w punkcie położonym najbliżej tych miejsc, w którym dostępny jest sygnał satelitarny:
- punkt początkowy dziennego okresu pracy;
 - za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę państwa członkowskiego;
 - za każdym razem, kiedy wykonywany jest załadunek lub rozładunek pojazdu;
 - co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu; oraz
 - punkt końcowy dziennego okresu pracy.

Aby ułatwić weryfikację zgodności przez organy kontrolne, inteligentny tachograf rejestruje również, czy pojazd był wykorzystywany do przewozu rzeczy lub osób, zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

W tych celach pojazdy rejestrowane po raz pierwszy po upływie 36 miesięcy od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit pierwszy, są wyposażane w tachograf podłączony do systemu określania położenia opartego na systemie nawigacji satelitarnej.

Jednak rejestrowanie przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w akapicie pierwszym tiret drugie i trzecie oraz w akapicie drugim, dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich po upływie dwóch lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, bez uszczerbku dla obowiązku późniejszej wymiany w niektórych pojazdach zgodnie z art. 3 ust. 4.”;

6) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Trzy lata od daty wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, państwa członkowskie wyposażają w odpowiednim zakresie swoje organy kontrolne w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania, niezbędne do umożliwienia przekazywania danych, o których mowa w niniejszym artykule, uwzględniając ich szczegółowe wymogi i strategię w zakresie egzekwowania prawa. Do tego czasu państwa członkowskie mogą decydować o tym, czy wyposażać swoje organy kontrolne w takie urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Łączność z tachografem, o której mowa w ust. 1, jest nawiązywana wyłącznie na żądanie wysłane z urządzenia organów kontrolnych. Musi być ona zabezpieczona w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych mają wyłącznie organy kontrolne upoważnione do kontroli naruszeń unijnych aktów prawnych, o których mowa w art. 7 ust. 1, i niniejszego rozporządzenia oraz warsztaty w zakresie niezbędnym do sprawdzenia poprawnego funkcjonowania tachografu.”;

c) w ust. 4 dodaje się tiret w brzmieniu:

„– przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu.”;

7) w art. 10 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Tachografy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich po upływie dwóch lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, zostają wyposażone w interfejs, o którym mowa w ust. 1.”;

8) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W celu zapewnienia zgodności inteligentnych tachografów z zasadami i wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczegółowe przepisy konieczne do jednolitego stosowania art. 8, 9 i 10, z wyłączeniem wszelkich przepisów, które przewidywałyby rejestrowanie przez tachograf dodatkowych informacji.

Do dnia ... [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące jednolitego stosowania obowiązku rejestrowania i przechowywania danych dotyczących każdego przekroczenia granicy przez pojazd oraz czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tiret drugie i trzecie oraz art. 8 ust. 1 akapit drugi.

Do dnia ... [18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy niezbędne do jednolitego stosowania przepisów dotyczących wymogów w zakresie danych i funkcji, w tym art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia, oraz instalacji tachografów w pojazdach, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.”;

- b) w akapicie drugim część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Szczegółowe przepisy, o których mowa w akapicie pierwszym, drugim i trzecim niniejszego artykułu.”;

9) w art. 22 ust. 5 dwa akapity trzeci i czwarty otrzymują brzmienie:

„Zdjęte lub zerwane plomby są zastępowane przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat bez nieuzasadnionej zwłoki, a najpóźniej w ciągu siedmiu dni od ich zdjęcia lub zerwania. Gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać, bez nieuzasadnionej zwłoki, zastąpione przez funkcjonariusza służb kontrolnych wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak.

W przypadku zdjęcia plomby przez funkcjonariusza służb kontrolnych do tachografu wprowadzona zostaje karta kontrolna na czas od zdjęcia plomby do zakończenia kontroli, również w przypadku zakładania nowej plomby. Funkcjonariusz służb kontrolnych wydaje pisemne oświadczenie zawierające co najmniej następujące informacje:

- numer identyfikacyjny pojazdu,
- imię i nazwisko funkcjonariusza,
- organ kontrolny i państwo członkowskie,
- numer karty kontrolnej,

- numer zdjętej plomby,
- data i czas zdjęcia plomby,
- numer nowej plomby, w przypadku gdy funkcjonariusz służb kontrolnych założył nową plombę.

Przed ponownym założeniem plomb zatwierdzony warsztat sprawdza i kalibruje tachograf, z wyjątkiem przypadku, gdy plomba została zdjęta lub zerwana do celów kontroli i została wymieniona przez funkcjonariusza służb kontrolnych.”;

10) w art. 26 dodaje się ustęp:

„7a. Właściwy organ w państwie członkowskim, które wydało kartę kierowcy, może zobowiązać kierowcę do wymiany tej karty na nową, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi.”;


11) w art. 34 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:


„1. Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od przejęcia pojazdu. Wykresówki ani karty kierowcy nie wyjmują się z urządzenia rejestrującego przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów lub jest konieczne do wprowadzenia symbolu państwa po przekroczeniu granicy. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.”;

b) w ust. 5 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) pod symbolem  : przerwy, odpoczynek, urlop wypoczynkowy lub zwolnienie lekarskie.”;

(ii) dodaje się literę w brzmieniu:

„(v) pod symbolem na oznaczenie »promu/pociągu«: dodatkowo oprócz symbolu  : okres odpoczynku spędzany na promie lub w pociągu zgodnie z wymogami art. 9 rozporządzenia (WE) 561/2006.”;

c) w ust. 6 dodaje się literę w brzmieniu:

„f) symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.

Na początku pierwszego postoju kierowcy w tym państwie członkowskim kierowca wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał, po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.”;

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.

Od dnia ... [18 miesięcy po wejściu w życie dyrektywy zawartej w dok. ST 5112/20] kierowca na początku pierwszego postoju po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.

Państwa członkowskie mogą wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na ich terytorium dodatkowych, bardziej szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że te państwa członkowskie powiadomiły Komisję o wymogach dotyczących szczegółowych danych geograficznych przed dniem 1 kwietnia 1998 r.

Kierowcy nie muszą wprowadzać informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, jeśli tachograf rejestruje automatycznie dane dotyczące lokalizacji zgodnie z art. 8.”;

- 12) w art. 36 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
- „(i) wykresówki z bieżącego dnia i z poprzednich 56 dni;”;
- (ii) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:
- „(iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni.”;
- b) ust. 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni.”.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Art. 1 pkt 15 i art. 2 pkt 12 stosuje się od dnia 31 grudnia 2024 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący