

Bruksela, 28 listopada 2018 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalne numery
referencyjne:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada

Nr poprz. dok.:	13205/3/18 REV 3
Nr dok. Kom.:	ST 9670/17

Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów – Podejście ogólne
----------	--

Delegacje otrzymują w załączeniu przygotowany przez prezydencję kompromisowy tekst rozporządzeń nr 561/2006 i 165/2014.

Wniosek

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 czasu odpoczynku oraz 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 ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportu drogowego mają podstawowe znaczenie dla utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego. W celu ułatwienia tego procesu konieczne jest, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do zastosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i konsekwentny sposób w całej Unii.

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

- (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 Rady³, stwierdzono pewne braki w obowiązujących ramach prawnych. Niejasne i nieodpowiednie przepisy dotyczące tygodniowego odpoczynku, miejsc odpoczynku, przerw przy pracy w załodze kilkuosobowej oraz brak przepisów dotyczących powrotu kierowców do domu prowadzą do rozbieżnych interpretacji i praktyk w zakresie egzekwowania przepisów w państwach członkowskich. Kilka państw członkowskich niedawno jednostronnie przyjęło środki jeszcze bardziej zwiększające niepewność prawną i nierówne traktowanie kierowców i przewoźników.
- (3) W ocenie ex post rozporządzenia (WE) nr 561/2006 potwierdzono, że niespójne i nieskuteczne egzekwowanie unijnych przepisów socjalnych wynika głównie z niejasnych przepisów, niewydajnego wykorzystania narzędzi kontroli oraz niewystarczającej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.
- (3a) Aby zwiększyć jasność i spójność, należy określić wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 dla niehandlowego użytkowania pojazdu.
- (4) Jasne, odpowiednie i jednakowo egzekwowane przepisy mają również zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów polityki w zakresie poprawy warunków pracy kierowców, a w szczególności zapewnienia niezakłóconej konkurencji między przewoźnikami oraz przyczynienia się do bezpieczeństwa drogowego wszystkich użytkowników dróg.
- (5) Istniejący wymóg dotyczący przerw okazał się niewłaściwy i niepraktyczny dla kierowców prowadzących pojazd w zespole. W związku z tym należy dostosować wymóg rejestrowania przerw do specyfiki operacji transportowych wykonywanych przez kierowców prowadzących pojazd w zespole, nie zagrażając bezpieczeństwu kierowców i bezpieczeństwu ruchu drogowego.

³ 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).

- (6) Kierowcy wykonujący długodystansowe międzynarodowe operacje transportowe spędzają dużo czasu poza domem. [...] Konieczne jest [...] zapewnienie, by przewoźnicy organizowali pracę kierowców w taki sposób, aby te okresy spędzane poza domem nie były zbyt długie oraz aby kierowcy mogli korzystać z długich okresów odpoczynku otrzymywanych jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Organizacja powrotu powinna pozwolić na dojazd do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa w państwie jego siedziby lub miejsca zamieszkania kierowcy. Przewoźnik powinien być w stanie udowodnić organizację regularnych powrotów za pomocą zapisów z tachografu, planów pracy kierowców lub analogicznych dowodów.
- (7) [...] Z myślą o propagowaniu postępu społecznego należy określić, gdzie można korzystać z tygodniowego odpoczynku, tak by kierowcom zapewnione zostały odpowiednie warunki odpoczynku. Jakość zakwaterowania jest szczególnie ważna podczas regularnych tygodniowych odpoczynków, które kierowca powinien spędzać z dala od kabiny pojazdu w odpowiednim miejscu noclegowym, na koszt pracodawcy. Jednak kiedy pojazd jest zaparkowany na bezpiecznym i chronionym parkingu, spełniającym określone wymogi ustanowione z myślą o komforcie kierowcy, kierowca może w drodze wyjątku spać w kabinie pojazdu, korzystając z udogodnień dostępnych w tym miejscu, na koszt pracodawcy. Jeżeli w państwie członkowskim, w którym kierowca spędza regularny tygodniowy odpoczynek, takie miejsce nie jest dostępne, kierowca musi znaleźć inne odpowiednie zakwaterowanie poza pojazdem.
- (7a) Bezpieczne i chronione parkingi wyposażone w odpowiednią infrastrukturę do odpoczynku mają podstawowe znaczenie dla poprawy warunków pracy w sektorze i dla utrzymania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego fundamentalne znaczenie ma propagowanie rozwoju infrastruktury parkingowej, w tym miejsc odpoczynku, które gwarantowałyby odpowiednie standardy bezpieczeństwa, ochrony i usług. Aby przyspieszyć i propagować budowanie tej infrastruktury parkingowej, należy zapewnić wystarczające możliwości współfinansowania przez Unię Europejską zgodnie z obowiązującymi i przyszłymi aktami prawnymi Unii określającymi warunki wsparcia finansowego. Państwa członkowskie nie są jednak zobowiązane do finansowania dodatkowej infrastruktury parkingowej na swoim terytorium w zakresie wykraczającym poza obowiązki przewidziane w wytycznych Unii dla infrastruktury TEN-T. Komisja powinna opublikować aktualną listę chronionych miejsc odpoczynku spełniających minimalne normy jakości.

- (8) Kierowcy mogą [...] mierzyć się z nieprzewidzianymi okolicznościami, które uniemożliwiają dotarcie do pożądanego miejsca odpoczynku tygodniowego bez naruszania przepisów unijnych. Wskazane jest zatem ułatwienie kierowcom radzenia sobie w takich nieprzewidzianych okolicznościach i umożliwienie im dotarcia do miejsca tygodniowego odpoczynku. Takie wyjątkowe okoliczności to przypadki nagłe, których nie można uniknąć ani przewidzieć i w których stosowanie przepisów rozporządzenia w całości staje się – bez uprzedzenia – czasowo niemożliwe. Aby zapewnić właściwe egzekwowanie przepisów, kierowca powinien dokumentować te okoliczności. Ponadto należy wprowadzić zabezpieczenia, aby czas prowadzenia pojazdu nie był zbyt długi [...].
- (9) W celu zapobiegania rozbieżnościom w praktykach dotyczących egzekwowania przepisów i ich ograniczania, 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.
- (10) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, należy przyznać 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 (UE) nr 182/2011⁴.
- (11) W celu zwiększenia opłacalności egzekwowania przepisów socjalnych należy w pełni wykorzystać potencjał obecnych i przyszłych systemów tachografu. W związku z tym należy ulepszyć funkcje tachografu, aby umożliwić bardziej precyzyjne określanie położenia, w szczególności podczas międzynarodowych operacji transportowych. W tym samym celu należy poczynić postępy w instalacji inteligentnych tachografów w istniejących flotach pojazdów, które działają w transporcie międzynarodowym i używają tachografów analogowych lub cyfrowych.
- (11a) W szczególności w pojazdach, które nie są wyposażone w inteligentny tachograf, przekraczanie granic państwa członkowskiego należy rejestrować w tachografie na najbliższym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu.

⁴ 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).

- (11b) W celu zapewnienia, aby kierowcy, przewoźnicy i organy kontrolne jak najszybciej zaczęli korzystać z zalet inteligentnych tachografów, 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, tak aby zapewnić wystarczający czas na przygotowanie.
- (11c) Aby zmniejszyć obciążenie przewoźników i organów kontrolnych w przypadkach, gdy urzędnik kontrolujący zdejmuje plombę tachografu do celów kontroli, należy w pewnych dobrze udokumentowanych okolicznościach zezwolić na ponowne założenie plomby przez urzędnika kontrolującego.
- (11d) Przewoźnicy drogowi mający siedzibę w państwach trzecich, wykonując przewozy drogowe na terytorium UE, powinni podlegać przepisom równoważnym z przepisami określonymi w niniejszym akcie prawnym. Komisja powinna zbadać przestrzeganie tej zasady na szczeblu UE i zaproponować odpowiednie rozwiązania, które negocjowałaby UE zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (umowa AETR).
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014⁵,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) [...] w art. 4 dodaje się lit. r) i s) w brzmieniu:

„r) »niehandlowy przewóz« oznacza każdy przewóz drogowy inny niż na zasadzie wynajmu, za wynagrodzeniem lub na własny rachunek, 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 w przypadku którego nie ma związku z działalnością zawodową ani handlową;

⁵ 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).

- s) »specjalna strefa« oznacza obszar, który jest chroniony i dysponuje odpowiednią infrastrukturą noclegowo-sanitarną oraz spełnia określone wymogi wyszczególnione w załączniku do niniejszego rozporządzenia.”;

2) art. 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„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 (UE) nr 165/2014. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.”;

3) w art. 7 dodaje się akapit trzeci w brzmieniu:

„W przypadku pracy w załodze kilkusobowej kierowca może [...] odbyć 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.”;

4) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

- „6. W ciągu dowolnych czterech kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej cztery okresy tygodniowego odpoczynku, z których przynajmniej dwa muszą być regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku. [...]

Skrócone tygodniowe okresy odpoczynku należy zrekompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Jeżeli dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku wykorzystywane są po sobie, przed lub po następującym po nich tygodniowym okresie odpoczynku wykorzystywany jest okres odpoczynku będący rekompensatą.

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

[...]

c) [...] ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpoczynek tygodniowy trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejszy skrócony tygodniowy okres odpoczynku nie mogą odbywać się w pojeździe. [...]

Na zasadzie odstępstwa od akapitu drugiego regularny tygodniowy okres odpoczynku można wykorzystać w pojeździe, o ile

- pojazd jest zaparkowany w specjalnej strefie, która zapewnia chronione miejsca parkingowe dla pojazdów użytkowych i infrastrukturę usługową spełniającą minimalne wymagania określone w załączniku; oraz
- kabina spełnia minimalne wymagania określone w załączniku.

Przez okres maksymalnie [Dz.U.: 18 miesięcy od wejścia w życie] pojazd można również parkować na normalnym parkingu wyposażonym w infrastrukturę sanitarną, o ile kabina spełnia wymagania określone w załączniku.

Komisja za pomocą aktów delegowanych uściśla warunki, które należy spełnić, aby skorzystać z tego odstępstwa przy parkowaniu w wydzielonej strefie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.

Do dnia [Dz.U.: sześć miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o lokalizacji specjalnych stref dostępnych na ich terytoriach i następnie powiadamiają o wszelkich zmianach tych informacji. Komisja udostępnia publicznie wykaz specjalnych stref na jednej oficjalnej stronie internetowej i aktualizuje go na bieżąco.

Najpóźniej do dnia [Dz.U.: dwa lata po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat dostępności takich specjalnych stref.

Sprawozdanie będzie zawierało informacje na temat liczby i lokalizacji specjalnych stref, ich pojemności i wykorzystania, a także zapotrzebowania na dodatkowe miejsca lub obiekty. W sprawozdaniu znajdować się będzie także ocena środków przyjętych lub zaplanowanych przez państwa członkowskie. Na podstawie tego sprawozdania Komisja proponuje, w odpowiednich przypadkach, środki mające zwiększyć liczbę i poprawić jakość specjalnych stref lub środki zmieniające przepisy akapitu czwartego w zakresie spędzania tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe.

Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem i wszelkie opłaty wynikające z korzystania ze specjalnej strefy pokrywa pracodawca.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8a. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im [...] powrót do jednego z centrów operacyjnych w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub do miejsca zamieszkania kierowcy w okresie czterech kolejnych tygodni, tak aby odbyli oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający dłużej niż 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku. Jednak w przypadkach gdy kierowca wykorzystuje dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku jeden po drugim, nie wracając do jednego z centrów operacyjnych ani miejsca zamieszkania, przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowcy w taki sposób, aby umożliwić mu powrót już pod koniec trzeciego tygodnia.

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

5) art. 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na zasadzie odstępstwa od art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub 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 tygodniowego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę.”;

6) [...] art. 12 otrzymuje brzmienie:

„[...] Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, kierowca może – w wyjątkowych okolicznościach – także odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy na czas odpoczynku tygodniowego. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub pozwalającego na postój.”;

7) art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

a) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) pojazdami działającymi wyłącznie na wyspach lub w regionach izolowanych od pozostałej części terytorium kraju, mających powierzchnię nieprzekraczającą 2 300 km², które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem ani tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych ani nie graniczą z żadnym innym państwem członkowskim. ”;

b) dodaje się lit. q) w brzmieniu:

„q) pojazdami wykorzystywanymi do dostarczania masy betonowej prefabrykowanej.”;

8) w art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W nagłych przypadkach państwa członkowskie mogą zezwalać, w wyjątkowych okolicznościach, na tymczasowe odstępstwa na okres nieprzekraczający 30 dni, które powinny być należycie uzasadnione i niezwłocznie zgłoszone Komisji.”;

9) 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.”;

9a) art. 16 ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

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

10) 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, proporcjonalne do wagi naruszenia, jak określono zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶, odstraszać oraz niedyskryminujące. Jakikolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. Powiadamiają również niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach ich dotyczących. Komisja odpowiednio informuje o nich państwa członkowskie.”;

11) art. 22 otrzymuje brzmienie:

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 lit. c) w brzmieniu:

„c) inne szczegółowe informacje, w tym wskaźnik ryzyka przedsiębiorstwa mogący mieć wpływ na zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia.”;

⁶ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

c) dodaje się ust. 3a i 3b 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.”;

11a) w art. 24 dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

12) w art. 25 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b), Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne podejścia zgodnie z procedurą sprawdzającą [...], o której mowa w art. 24 ust. 2a.”;

13) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK

- A. Minimalne wymagania w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i usług dotyczące specjalnej strefy, o której mowa w art. 8 ust. 8 akapit trzeci
1. Wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im
 2. Oświetlenie i widoczność
 3. Awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne
 4. Urządzenia sanitarne
 5. Możliwości zakupu żywności i napojów
 6. Łączność umożliwiająca połączenia
 7. Zasilanie na każdym parkingu.
- B. Minimalne wymagania dotyczące kabiny, o których mowa w art. 8 ust. 8 akapit trzeci
1. Łóżko z materacem dla każdego kierowcy
 2. Niezależne od pracy silnika ogrzewanie i klimatyzacja
 3. Zaslony nieprzepuszczające światła
 4. Schowek dostępny z kabiny
 5. Wbudowana lodówka na jedzenie
 6. Składany stolik
 7. Regulowane siedzenie

8. Alarm przeciwwłamaniowy
9. Energia elektryczna.”.

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, dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ i dyrektywą Rady 92/6/EWG⁸, dyrektywą Rady 92/106/EWG⁹, rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, dyrektywą 96/71 i dyrektywą 2014/67/UE, jeżeli chodzi o delegowanie pracowników w transporcie drogowym, oraz dyrektywą xxx/xxx/UE określającą szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE oraz dyrektywy 2014/67/UE w sprawie delegowania kierowców w transporcie drogowym.*”;

* Uwaga: Odniesienia do przepisów dotyczących delegowania pracowników należy dostosować do ostatecznego kompromisu w zakresie tych dossier.

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ 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).

-1a) art. 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Najpóźniej cztery lata od zakończenia roku wejścia w życie* szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 ust. 1 zdanie drugie, zawierających specyfikacje dotyczące rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, wszystkie pojazdy użytkowane w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji, które są wyposażone w tachograf niezgodny ze specyfikacjami zawartymi w tych szczegółowych przepisach, zostaną wyposażone w inteligentny tachograf zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia.”;

* [UWAGA: przewidziane na koniec roku 2024.]

-1b) 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 rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, dyrektywą 2002/15/WE, dyrektywą Rady 92/6/EEG, dyrektywą Rady 92/106/EEG, rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, dyrektywą 96/71 i dyrektywą 2014/67/UE, jeżeli chodzi o delegowanie pracowników w transporcie drogowym, oraz z dyrektywą xxx/xxx/UE określającą szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE oraz dyrektywy 2014/67/UE w sprawie delegowania kierowców w transporcie drogowym, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2016/679 i dyrektywą [...] 2002/58/WE oraz pod nadzorem organu nadzorczego państwa członkowskiego, o którym mowa w art. 51 rozporządzenia (UE) nr 2016/679.

2. W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed wykorzystaniem w inny sposób niż w ścisłym związku z aktami prawnymi, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do:
 - użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących położenia, o czym mowa w art. 8,
 - wykorzystywania zdalnej komunikacji na potrzeby kontroli, o której 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, oraz w szczególności transgranicznej wymiany takich informacji z państwami trzecimi,
 - przechowywania zapisów przez przedsiębiorstwa transportowe, o których mowa w art. 33.
 3. Tachografy cyfrowe projektuje się tak, aby zapewnić prywatność. Przetwarzają one wyłącznie dane, które są niezbędne dla celów, o których mowa w ust. 1.
 4. Właściciele pojazdów, przedsiębiorstwa transportowe oraz inne zainteresowane podmioty spełniają, w stosownych przypadkach, odpowiednie przepisy dotyczące ochrony danych osobowych.”;
- 1) art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - a) akapit pierwszy [...] otrzymuje brzmienie:

„Aby ułatwić sprawdzanie zgodności z właściwymi 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 w pojeździe wykonywany jest załadunek lub rozładunek;
 - co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu; oraz

– punkt końcowy dziennego okresu pracy.”;

b) w akapicie drugim dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jednak rejestrowanie przekraczania granic i dodatkowych czynności, o którym mowa w akapicie pierwszym tiret drugie i trzecie, dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich¹⁰ po dwóch latach* od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 ust. 1 zdanie drugie, bez uszczerbku dla obowiązku późniejszej wymiany w niektórych pojazdach zgodnie z art. 3 ust. 4.”;

* [UWAGA: przewidziane nie później niż na czerwiec 2022 r.]

1a) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Cztery lata od daty wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 ust. 1 zdanie drugie, zawierających specyfikacje dotyczące rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 tiret drugie i trzecie, 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 strategie egzekwowania prawa.”;

¹⁰ UWAGA: inne przepisy tych rozporządzeń, które zawierają podobne odesłanie do daty rejestracji pojazdu, zostaną dostosowane zgodnie z tym doprecyzowaniem („w jednym z państw członkowskich”).

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. Podlega ona zabezpieczeniu w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych mają wyłącznie organy kontrolne upoważnione do kontroli naruszeń 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:

„– powyżej maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu.”;

1aa) w art. 10 dodaje się ustęp:

„2. Tachografy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich dwa lata* po wejściu w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 ust. 1 zdanie drugie, zawierających specyfikacje dotyczące rejestrowania przekraczania granic, o którym mowa w art. 8 ust. 1 tiret drugie i trzecie, zostają wyposażone w interfejs, o którym mowa w ust. 1.”;

* [UWAGA: przewidziane nie później niż na czerwiec 2022 r.]

1ab) w art. 11 akapit pierwszy po pierwszym zdaniu dodaje się następujące zdanie:

„W terminie do [Dz.U.: 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja wprowadza w życie akty wykonawcze zawierające szczegółowe przepisy dla potrzeb jednolitego stosowania obowiązku rejestrowania i przechowywania danych dotyczących wszelkich przypadków przekraczania granicy przez pojazd i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 tiret drugie i trzecie.”;

1ac) w art. 22 ust. 5 dwa ostatnie akapity 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. Gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać bez nieuzasadnionej zwłoki zastąpione przez urzędnika kontrolującego wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak.

Gdy urzędnik kontrolujący zdejmuje plombę, do tachografu wprowadzona zostaje karta kontrolna na czas od zdjęcia plomby do zakończenia inspekcji, również w przypadku zakładania nowej plomby. Urzędnik kontrolujący wydaje pisemne oświadczenie zawierające co najmniej następujące informacje:

- numer identyfikacyjny pojazdu;
- imię i nazwisko urzędnika;
- organ kontrolny i państwo członkowskie;
- numer karty kontrolnej;
- numer zdjętej plomby;
- data i czas zdjęcia plomby;
- numer nowej plomby, w przypadku gdy urzędnik kontrolujący 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 urzędnika kontrolującego.”;

1ad) 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 będzie to konieczne w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi.”;

1b) art. 34 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

1c) w art. 34 ust. 6 dodaje się lit. f) 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 przybył, po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego. Pierwszy postój odbywa się w najbliższym miejscu postoju na granicy lub zaraz po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub stacji przybycia.”;

2) art. 34 ust. 7 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

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

Po upływie jednego roku od daty wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 ust. 1 zdanie drugie, zawierających specyfikacje pozwalające na wprowadzanie i przechowywanie danych dotyczących przekraczania granic, kierowca na początku pierwszego postoju po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego wprowadza również symbol kraju, do którego wjechał. Pierwszy postój odbywa się w najbliższym miejscu postoju na granicy lub zaraz 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 tych szczegółowych danych geograficznych przed dniem 1 kwietnia 1998 r.”;

3) w art. 36 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) wykresówki z bieżącego dnia i z poprzednich 56 dni;”;

b) ust. 1 ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni.”;

c) 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*.

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

Art. 1 ust. 9a i art. 2 ust. 3 stosuje się od dnia 31 grudnia 2024 r. Do tego dnia art. 16 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 36 ust. 1 ppkt (i) i (ii) oraz ust. 2 ppkt (ii) rozporządzenia (WE) 165/2014 obowiązują w brzmieniu sprzed zmian wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
