



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

14802/18

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

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

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

Nr poprz. dok.: ST 13922/1/18 REV 1

Nr dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Dotyczy: Pakiet dotyczący mobilności I:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze

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

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego

– Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. 31 maja 2017 r. Komisja przyjęła trzy wyżej wymienione wnioski, stanowiące pierwszą część pakietu dotyczącego mobilności. Najważniejsze podejścia do poszczególnych wniosków są następujące:

- *Dostęp do zawodu i do rynku*: uściślenie i harmonizacja warunków zakładania przedsiębiorstw i usprawnienie współpracy między państwami członkowskimi w celu zwalczania firm przykrywek; obowiązek posiadania licencji dotyczący przewoźników operujących lekkimi samochodami dostawczymi; przegląd i uproszczenie ograniczeń dotyczących przewozów kabotażowych i odnośnych mechanizmów kontroli; przechodzenie do stosowania dokumentów elektronicznych;
- *Czas odpoczynku i tachografy*: zwiększenie elastyczności wykorzystywania tygodniowego czasu odpoczynku, by ułatwić kierowcom regularne powroty do domu; wyraźne zobowiązanie przewoźników do zapewnienia odpowiedniego i płatnego zakwaterowania poza kabiną kierowcy; obowiązek rejestrowania przez tachograf przekroczeń granicy, aby ułatwić kontrole;
- *Delegowanie pracowników w sektorze transportu drogowego i egzekwowanie prawa socjalnego*: wyjaśnienie stosowania zasad delegowania pracowników poprzez określenie minimalnego okresu, jaki kierowca musi spędzić w danym państwie członkowskim (trzy dni w miesiącu w przypadku transportu międzynarodowego), by miały do niego zastosowanie przepisy dotyczące krajowej płacy minimalnej i rocznego płatnego urlopu; szczegółowe listy kontrolne dotyczące kontroli w przyjmującym państwie członkowskim, oparte na zharmonizowanej metodzie oceny ryzyka i obejmujące również przestrzeganie dyrektywy dotyczącej czasu pracy.

2. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego wyznaczyła na sprawozdawcę w zakresie wniosku zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 Ismaila Ertuga (S&D, DE), w zakresie wniosku zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 i rozporządzenie 165/2014 – Wima van de Campa (PPE, NL), a Merję Kyllönen (GUE/NGL, FI) – w zakresie wniosku zmieniającego dyrektywę 2006/22/WE oraz ustanawiającego szczegółowe zasady dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (EMPL) wydała opinię dotyczącą pierwszego wniosku 30 kwietnia 2018 r., drugiego – 26 kwietnia 2018 r., a trzeciego – 4 maja 2018 r. Na posiedzeniu plenarnym Parlamentu 4 lipca 2018 r. głosowano nad poprawkami do sprawozdań Komisji Transportu i Turystyki (Komisji TRAN), ale zabrakło większości do zatwierdzenia którejkolwiek z nich. Obrady na forum Komisji TRAN trwają.
3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął dwie opinie dotyczące wszystkich trzech wniosków 18 stycznia 2018 r., a Europejski Komitet Regionów – jedną opinię obejmującą te wnioski 1 lutego 2018 r.

II. PRACE W RADZIE

4. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego przeanalizowała wnioski podczas poprzednich prezydencji w okresie od 1 lipca 2017 r. do 14 maja 2018 r. i opracowała na tej podstawie sprawozdania z postępu prac, które zostały przedstawione Radzie 5 grudnia 2017 r. i 7 czerwca 2018 r.¹ Delegacje DK i UK zgłosiły zastrzeżenia parlamentarne.
5. Podczas prezydencji austriackiej w okresie od 1 października do 6 listopada 2018 r. grupa robocza rozmawiała o ewentualnych dalszych działaniach i kilku kompromisowych tekstach prezydencji. Kompromisy prezydencji mają na celu osiągnięcie równowagi między odpowiednią ochroną socjalną a działaniem rynku wewnętrznego, przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążenia administracyjnego. Są one oparte na następujących podstawowych filarach, które są uznawane za pakiet:

¹ Dok. 14841/17 i 9259/18.

6. Tachografy (rozporządzenie 165/2014)

- Od czerwca 2022 r. nowe pojazdy będą wyposażone w drugą wersję inteligentnego tachografu (art. 8 ust. 1 akapit drugi). W pojazdach wyposażonych w pierwszą wersję inteligentnego tachografu należy od czerwca przyszłego roku do końca 2024 r. zaktualizować oprogramowanie do wersji drugiej.
- Wszystkie pojazdy realizujące międzynarodowe operacje transportowe zostaną do końca 2024 r. zmodernizowane poprzez zainstalowanie w nich drugiej wersji inteligentnego tachografu (art. 3 ust. 4).
- Druga wersja pozwala na automatyczne rejestrowanie czasu i miejsca przekroczenia granicy oraz na umiejscowienie czynności związanych z załadunkiem i rozładunkiem.
- Do momentu zakończenia procesu modernizacji kierowcy powinni być zobowiązani do ręcznego rejestrowania za pomocą tachografu analogowego lub cyfrowego kodu kraju na pierwszym postoju po przekroczeniu granicy.
- Z uwagi na dużą ilość danych, które mają być rejestrowane przez nowe inteligentne tachografy, i konieczność zapisu danych z ostatnich 56 dni, zgodnie z propozycją prezydencji, do 2024 r. wymienione zostaną karty kierowców².

Tekst kompromisowy prezydencji znajduje się w addendum 3 do niniejszego sprawozdania.

7. Kabotaż (rozporządzenie 1072/2009)

- Aktualny przepis ograniczający liczbę przewozów do maksimum 3 w ciągu 7 dni (art. 8 ust. 2) powinien zostać utrzymany, a jednocześnie należy też zlikwidować niedociągnięcia stwierdzone podczas oceny *ex-post* poprzez lepsze monitorowanie na podstawie informacji z tachografu oraz dokumentów przewozowych w formie papierowej i elektronicznej, dostępnych podczas kontroli drogowych (art. 8 ust. 3 i 4a).

² Karty kierowców należy wymieniać co 5 lat. Ponieważ karty kierowców będą ze względów technicznych po 5 latach odrzucane, nie jest możliwe przedłużenie ważności obecnych kart kierowców, tak aby dokładnie zsynchronizować ją z rokiem 2024, w którym nastąpi wymiana tachografów.

- Aby zwalczać nadużycia w postaci regularnego kabotażu należy wprowadzić siedmiodniowy okres karencji (art. 8 ust. 2a) od ostatniego przewozu kabotażowego w przewidzianym okresie – przed upływem tej karencji w tym samym państwie członkowskim nie można by wykonywać dalszych operacji kabotażowych tym samym pojazdem.

Tekst kompromisowy prezydencji znajduje się w addendum 2 do niniejszego sprawozdania.

8. Kryterium posiadania siedziby przez przewoźnika drogowego (rozporządzenie 1071/2009)

- Należy wzmocnić obowiązek posiadania faktycznej siedziby przez przewoźnika drogowego, tak aby ukrócić działalność firm przykrywek, poprzez wprowadzenie obowiązku regularnych powrotów – po upływie 6 tygodni – pojazdów wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym do centrum operacyjnego w państwie członkowskim siedziby przewoźnika (art. 5 ust. 1 lit. ca)). Obowiązek ten należy zmodyfikować w przypadku wyspiarskich państw członkowskich, aby uniknąć nadmiernych obciążeń.

Tekst kompromisowy prezydencji znajduje się w addendum 1 do niniejszego sprawozdania.

9. Czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku (rozporządzenie 561/2006)

- Przewoźnik powinien być zobowiązany zorganizować czas pracy tak, aby kierowca był w stanie nie rzadziej niż raz na cztery tygodnie powrócić do domu (art. 8 ust. 8a), przy czym czas ten powinien być skrócony do trzech tygodni, gdy jest poprzedzony dwoma krótszymi okresami tygodniowego odpoczynku. Przewoźnik musi udowodnić, że wypełnił ten obowiązek, przedstawiając plany pracy, zapisy z tachografów i wszelkie inne dostępne dowody.
- Należy utrzymać obowiązujący przepis dotyczący maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu (90 godzin w ciągu dwóch tygodni – art. 6 ust. 3). Jednocześnie powinna istnieć możliwość skorzystania z dwóch krótszych okresów tygodniowego odpoczynku następujących po sobie w okresie 4 tygodni (art. 8 ust. 6). Celem niniejszego wniosku, już zawartym w inicjatywie Komisji, jest zachęcenie do zapewniania dłuższych okresów odpoczynku (regularny cotygodniowy odpoczynek o długości 45 godzin + rekompensata za krótszy odpoczynek). Prezydencja sugeruje, by w przypadku dwóch krótszych okresów tygodniowego odpoczynku następujących po sobie kolejny regularny tygodniowy okres odpoczynku był przedłużany o okres rekompensaty.

- Regularny tygodniowy okres odpoczynku (o długości co najmniej 45 godzin) należy spędzać poza kabiną pojazdu w odpowiednim miejscu opłaconym przez pracodawcę (chyba że kierowca wróci do domu) (art. 8 ust. 8). Zakaz spania w kabinie jest zgodny z wnioskiem Komisji.
- W przypadku problemów praktycznych związanych ze znalezieniem odpowiedniego zakwaterowania w pobliżu sieci dróg regularny tygodniowy czas odpoczynku można w drodze wyjątku spędzić w pojeździe, jeżeli jest on zaparkowany w wydzielonym miejscu, wyposażonym w odpowiednie udogodnienia dla kierowcy, a kabina spełnia określone kryteria minimalne (art. 8 ust. 8). Wszelkie opłaty za korzystanie z wydzielonych miejsc postoju pokrywa przewoźnik.
- Jako środek przejściowy (18 miesięcy), z braku wydzielonych miejsc parkingowych, spanie w kabinie spełniającej warunki może być dozwolone, gdy pojazd zaparkowany jest na parkingu niespełniającym warunków wyposażonym przynajmniej w urządzenia sanitarne.

Tekst kompromisowy prezydencji znajduje się w addendum 3 do niniejszego sprawozdania.

10. Delegowanie kierowców (*lex specialis* do dyrektywy o delegowaniu pracowników)

- Prezydencja proponuje zrezygnować z koncepcji okresu karencji i skupić się na charakterze danego przewozu. Jeżeli przewóz zorganizowany jest tak, że nie jest naruszone powiązanie między pracą kierowcy a państwem członkowskim siedziby, kierowca nie powinien być objęty przepisami o delegowaniu. To podejście pozwala też uniknąć trudnej identyfikacji preferowanej liczby dni lub godzin.
- Tranzyt powinien być w sposób wyraźny wyłączony z zakresu obowiązywania przepisów o delegowaniu (art. 2 ust. 2e).
- Przewozy dwustronne także należy w sposób wyraźny wyłączyć z zakresu obowiązywania przepisów o delegowaniu (art. 2 ust. 2). Przewozy dwustronne oznaczają przewozy towarów³, na mocy umowy przewozowej, z państwa członkowskiego siedziby, w którym towary są ładowane, do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, w którym są one rozładowywane. Jeżeli po przewozie dwustronnym następuje powrót do państwa członkowskiego siedziby, na czas tego przejazdu kierowcę również należy wyłączyć z zakresu obowiązywania przepisów o delegowaniu.

³ Podobny przepis zaproponowano dla przewozu osób.

- Jeżeli podczas tego przewozu kierowca jedzie przez terytorium innych państw członkowskich, należy umożliwić maksymalnie dwa dodatkowe załadunki/rozładunki bez obejmowania tego przewozu przepisami o delegowaniu. Jeżeli podczas powrotu do państwa członkowskiego siedziby kierowca jedzie przez te same państwa członkowskie, umożliwiające zostaną kolejne dwa dodatkowe załadunki/rozładunki bez obejmowania tego przewozu przepisami o delegowaniu.
- Do wszystkich innych przewozów, łącznie z kobotażem, stosuje się wszystkie przepisy o delegowaniu od pierwszego dnia przewozu, nie przewidziano bowiem żadnych szczególnych zasad (z wyjątkiem szczególnych zasad dotyczących kontroli i egzekwowania).
- Jeżeli chodzi o odcinek drogowy przewozu kombinowanego, nie należy uznawać, że kierowca jest pracownikiem delegowanym, jeżeli sam ten odcinek drogowy stanowi przewóz dwustronny z państwa członkowskiego siedziby. We wszystkich innych przypadkach, szczególnie jeżeli odcinek drogowy znajduje się w *całości* w innym państwie członkowskim, kierowcę należy uznać za pracownika delegowanego (art. 2 ust. 2f).
- Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne, należy wprowadzić zamkniętą listę dokumentów wymaganych w czasie kontroli drogowej (art. 2 ust. 4), zgodnie z propozycją Komisji. Należy korzystać z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym na potrzeby współpracy między państwami członkowskimi oraz do składania przez firmę przewozową zgłoszeń delegowania i dokumentów płacowych.
- Obowiązywanie szczególnych zasad dotyczących delegowania powinno się rozpocząć jak najszybciej (termin wdrożenia: 18 miesięcy), tak aby sytuacja w sektorze była jasna i aby położyć kres wprowadzaniu krajowych środków charakteryzujących się różnym zakresem i różnymi procedurami. Prezydencja proponuje jednak stopniowe wprowadzenie możliwości zapewnienia dodatkowej elastyczności w zakresie załadunków lub rozładunków wraz z wprowadzeniem drugiej wersji inteligentnego tachografu.

Tekst kompromisowy prezydencji znajduje się w addendum 4 do niniejszego sprawozdania.

III. GŁÓWNE NIEROZSTRZYgniETE KWESTIE

11. Kabotaż (rozporządzenie 1072/2009)

- Sugestia prezydencji dotycząca siedmiodniowego okresu karencji uznana została przez wiele państw członkowskich za nieproporcjonalną; niektóre z tych państw nie mają zamiaru przyjmować żadnego okresu karencji, a jeżeli w ogóle, to w wymiarze odpowiadającym tygodniowemu odpoczynkowi. Niektóre państwa członkowskie uważają, że 7 dni to za mało. Niektóre inne delegacje popierają propozycję alternatywnego zabezpieczenia, które przewidywałoby powrót pojazdu do państwa członkowskiego siedziby po przewozie międzynarodowym, zanim możliwe będzie rozpoczęcie nowych przewozów kabotażowych.
- Niektóre delegacje uznają, że bardzo ważne jest ustanowienie zabezpieczenia przed nadużywaniem swobody świadczenia usług przewozu kombinowanego w przypadku ciągłych przewozów kabotażowych⁴.

12. Kryterium posiadania siedziby przez przewoźnika drogowego (rozporządzenie 1071/2009)

- Wiele delegacji sprzeciwia się wprowadzeniu jako kryterium posiadania faktycznej siedziby obowiązku regularnego powrotu pojazdu wykorzystywanego w przewozie międzynarodowym do centrum operacyjnego w państwie członkowskim siedziby. Ich zdaniem taki wymóg dyskryminuje peryferyjne państwa członkowskie, ma nieproporcjonalny zakres i jest niezgodny z politykami dotyczącymi jednolitego rynku i redukcji emisji. Niektóre inne delegacje wyrażają obawy dotyczące możliwości wyegzekwowania przestrzegania takiego obowiązku przez inspekcję pracy lub inspekcję handlową. Inne delegacje popierają zamiar zaostrożenia przez prezydencję w tym zakresie kryteriów dotyczących siedziby, tak aby zwalczać działalność firm przykrywek, i domagają się częstszych powrotów (obecna propozycja: co sześć tygodni).

⁴ Zob. w tym kontekście sprawozdanie dla Rady na temat wniosku zmieniającego dyrektywę Rady 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi.

13. Czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku (rozporządzenie 561/2006)

- Jeżeli chodzi o regularny powrót kierowcy do domu, delegacje mają rozbieżne opinie na temat częstotliwości powrotów, od co dwa tygodnie do co osiem tygodni. Wiele delegacji chciałoby zwrócić większą uwagę na pozostawienie kierowcy wyboru miejsca, w którym chciałby spędzać okresy regularnego odpoczynku.
- Jeżeli chodzi o zakaz spania w kabinie w czasie regularnego tygodniowego odpoczynku, niektóre delegacje podtrzymują stanowisko, że nie należy dopuszczać wyłączeń, ponieważ te okresy muszą wiązać się z fizycznym odseparowaniem kierowcy od pojazdu, tak aby kierowca faktycznie czuł, że to jego czas wolny. Ponadto uznają, że nacisk na kwalifikujące się parkingi niepotrzebnie zwraca dyskusję w kierunku infrastruktury, a nie rozwiązuje wcale problemu zatłoczonych parkingów.
- Wiele delegacji popiera podejście prezydencji, ale apeluje dodatkowo o dłuższy okres przejściowy, który pozwoliłby na korzystanie z niekwalifikujących się parkingów z uwagi na problem, którym jest obecny brak wystarczającej liczby parkingów wyposażonych w niezbędne udogodnienia.
- Niektóre delegacje w związku z obawami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego podtrzymują negatywne zastrzeżenie weryfikacji dotyczące elastyczności wniosku, który pozwala na skorzystanie z dwóch krótszych okresów tygodniowego odpoczynku pod rząd.

14. Delegowanie kierowców (*lex specialis* do dyrektywy o delegowaniu pracowników)

- Większość delegacji zgadza się z podejściem prezydencji, aby wyłączyć niektóre rodzaje przewozów z zakresu stosowania dyrektywy o delegowaniu pracowników i aby dyrektywa ta była bez ograniczeń stosowana do pozostałych przewozów. Niektóre delegacje pozostają jednak z różnych względów nieprzekonane: albo ubolewają nad dyskryminacją niektórych modeli biznesowych, do której by w takim przypadku doszło, i nad ewentualną przewagą konkurencyjną przewoźników z państw trzecich, albo pragnęłyby wprowadzenia zabezpieczenia w postaci nieprzekraczalnego terminu, po upływie którego przepisy o delegowaniu obowiązywałyby we wszystkich przypadkach.
- Delegacje ogólnie zgadzają się, że przepisy o delegowaniu nie powinny być stosowane do tranzytu, ale należy je stosować do przewozów na rynku krajowym (kabotaż). Jeżeli chodzi o zwolnienie dla przewozów dwustronnych, które zaproponowała prezydencja, większość delegacji jest w stanie je zaakceptować co do zasady, ale ich stanowiska co do istotnych szczegółów są rozbieżne, w szczególności:

- zakres pojęcia „dwustronny”: czy przewóz ten musi rozpocząć się w państwie członkowskim siedziby i czy powrót należy wyłączyć jedynie z pewnymi zastrzeżeniami. Niektóre delegacje preferują szerszą definicję;
 - elastyczność w zakresie dodatkowych załadunków lub rozładunków na trasie. Niektóre państwa członkowskie uznają, że dwa załadunki/rozładunki to absolutne minimum. Inne sprzeciwiają się jakiegokolwiek większej elastyczności, argumentując, że utrudnia ona rozróżnienie między poszczególnymi rodzajami transportu i powoduje problemy związane z kontrolą.
- Delegacje wyrażały różne zdania co do daty rozpoczęcia obowiązywania szczególnych zasad dotyczących delegowania. Niektóre z nich, szczególnie te, które w międzyczasie opracowały swoje systemy krajowe, żądają, aby przejście odbyło się stopniowo, i uznają drugą wersję inteligentnego tachografu za warunek wstępny wdrożenia nowych zasad. Inne apelują o natychmiastowe rozpoczęcie stosowania z uwagi na harmonogram dotyczący zmiany dyrektywy o delegowaniu pracowników, argumentując, że poprawa kontroli przepisów o delegowaniu będzie możliwa bez drugiej wersji inteligentnego tachografu.
15. Przedstawiciel Komisji poparł prezydencję w jej dążeniu do osiągnięcia równowagi w pakiecie kompromisowym. Przychylnie odniósł się do pewnych nowych elementów w stosunku do wniosku (szczególnie do szybszej modernizacji, ograniczenia zwolnień z zakazu spania w kabinie, stosowania systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym) i poprosił, aby – jeżeli chodzi o przepisy o kabotażu – kompromis na tym etapie rozwoju wspólnej polityki transportowej nie prowadził ani do zwiększenia, ani do zmniejszenia dostępu do rynku, co było motywem przewodnim wniosku Komisji. Jeżeli chodzi o przepisy dotyczące delegowania, Komisja podkreśliła, że niezależnie od modelu, który zostanie wprowadzony, należy przestrzegać zasady równowagi między ochroną praw socjalnych kierowców a swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników.
16. 23 listopada 2018 r. Coreper, przygotowując posiedzenie Rady, po raz drugi przeanalizował wnioski i zdecydował o przedłożeniu dossier Radzie do decyzji wraz z nierozstrzygniętymi kwestiami.

17. Po posiedzeniu Coreperu prezydencja wprowadziła następujące zmiany w tekście kompromisowym:

- W art. 8 ust. 8a wniosku dotyczącego rozporządzenia 561/2006 (spoczywający na pracodawcy obowiązek organizowania kierowcom regularnych powrotów do domu⁵) miejsce zamieszkania kierowcy dodano jako alternatywne miejsce powrotu, tak by przepis o powrocie był atrakcyjniejszy dla kierowców.
- Różne zmiany w art. 2 *lex specialis* mają na celu dalsze doprecyzowanie zwolnienia z przepisów dotyczących delegowania⁶. Dodaje się ust. 1a, by doprecyzować zakres przypadków delegowania objętych specjalnymi przepisami, czyli przypadki, gdy kierowca jest wysyłany do innego państwa członkowskiego na mocy umowy lub jest wysyłany do przedsiębiorstwa lub zakładu należącego do przedsiębiorstwa wysyłającego. W ust. 2 dodano odesłanie do definicji „państwa siedziby”. Ust. 2–2c opisują w jasny sposób strukturę wyłączenia (dwustronne przewozy towarów, dodatkowe działania w przewozie towarów, dwustronny przewóz osób, dodatkowe działania w przewozie osób). Dodano również ust. 2d, by doprecyzować, że przewozy kabotażowe objęte są przepisami dotyczącymi delegowania.

IV. PODSUMOWANIE

18. W świetle powyższego wzywa się Radę, by przeanalizowała teksty zawarte w addendach do niniejszego sprawozdania i przyjęła podejście ogólne w sprawie wniosków.

⁵ ADD 3 do niniejszego sprawozdania, s. 9.

⁶ ADD 4 do niniejszego sprawozdania, s. 15 i 16.