

Bruksela, 23 stycznia 2020 r.
(OR. en)

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

5424/20
ADD 2

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA DO PUNKTU I/A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli (część I)/Rada
Nr dok. Kom.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Dotyczy:	Pierwszy pakiet na rzecz mobilności: 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 przepisy szczegółowe w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego – Porozumienie polityczne

Niniejsze addendum dotyczy wniosku zmieniającego rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku oraz w sprawie tachografów.

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 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 zastosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i spójny 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 we wdrażaniu ram prawnych. Niejasne 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 prawa i nierówne traktowanie kierowców i przewoźników. Z drugiej strony maksymalny dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu skutecznie poprawiają warunki socjalne kierowców i ogólnie bezpieczeństwo ruchu drogowego; potrzebne są nieustanne wysiłki w celu zapewnienia przestrzegania tych przepisów.
- (3) Dla promowania bezpieczeństwa drogowego ważne jest zachęcanie przedsiębiorstw transportowych, by przyjmowały kulturę bezpieczeństwa, której należy przestrzegać na wszystkich poziomach. W szczególności, aby uniknąć naruszania przepisów dotyczących czasu jazdy i odpoczynku, albo naruszeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, nie powinno być dozwolone łączenie płacy uzależnionej od wyników z czasem potrzebnym 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, niewydajnego i nierównego wykorzystania narzędzi kontroli oraz niewystarczającej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.
- (5) Aby zwiększyć jasność i spójność, należy określić wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 dla 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 drogowego wszystkich użytkowników dróg.

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).

- (7) Istniejący wymóg dotyczący przerw okazał się nieodpowiedni 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.
- (8) Kierowcy wykonujący długodystansowe międzynarodowe operacje przewozu rzeczy spędzają dużo czasu poza domem. Obecne wymogi dotyczące regularnego tygodniowego odpoczynku mogą niepotrzebnie przedłużać te okresy. Wskazane jest zatem dostosowanie przepisu dotyczącego regularnego tygodniowego odpoczynku w taki sposób, aby kierowcom łatwiej było wykonywać międzynarodowe operacje transportowe zgodnie z przepisami i wracać do domów na regularny tygodniowy odpoczynek oraz pobierać pełną rekompensatę za wszelkie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Zważywszy na różnice między przewozem rzeczy a przewozem osób, możliwość ta nie powinna dotyczyć kierowców wykonujących 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 warunków pracy. Elastyczność ta nie powinna zatem zmieniać obecnego czasu pracy kierowcy ani maksymalnego dwutygodniowego czasu jazdy i powinna podlegać bardziej rygorystycznym przepisom dotyczącym rekompensaty za skrócenie odpoczynku.
- (10) Kontrola takiej elastyczności, podobnie jak jasne określenie zakresu stosowania tego przepisu, ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia, że przepis ten nie będzie nadużywany. Zakres stosowania powinien być zatem ograniczony do tych kierowców, którzy w danym okresie referencyjnym swój skrócony okres tygodniowego odpoczynku spędzają poza państwami członkowskimi. Można to sprawdzić, sprawdzając zapisy tachografu podczas kontroli drogowej oraz w siedzibie przedsiębiorstwa, 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, że w dniu kontroli oraz w ciągu poprzedzających ją 56 dni przestrzegano czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku.

- (12) Szybki postęp technologiczny prowadzi do stopniowej automatyzacji systemów jazdy, wymagającej od kierowcy mniejszego zaangażowania lub niewymagającej bezpośredniego zaangażowania z jego strony. Aby uwzględnić te zmiany, obecne prawodawstwo, w tym przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku, może wymagać dostosowania, aby zagwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego, zapewnić równe warunki działania 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 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 poza kabiną pojazdu w odpowiednim miejscu noclegowym, na koszt 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 odbywania regularnego tygodniowego odpoczynku, jeżeli ma on miejsce z dala od domu.
- (14) Konieczne jest też zapewnienie, by przewoźnicy organizowali pracę kierowców w taki sposób, aby 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 członkowskim jego siedziby lub miejsca zamieszkania kierowcy, a kierowcy powinni mieć swobodę wyboru, gdzie spędzą okres odpoczynku. Aby wykazać, że przewoźnik wypełnia swoje obowiązki w zakresie organizacji regularnych powrotów, powinien on być w stanie wykorzystywać zapisy tachografu, plany pracy kierowców lub inne dokumenty. Takie dowody powinny być dostępne w jego siedzibie i okazywane na żądanie organów kontroli.

- (15) Wprawdzie okresu regularnego tygodniowego odpoczynku oraz dłuższych okresów odpoczynku nie można spędzać w pojeździe ani na parkingu, tylko wyłącznie w odpowiednim miejscu zakwaterowania, które może sąsiadować z parkingiem, ale 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 infrastruktury paliw alternatywnych. Ważne jest również, by parkingi były utrzymywane w stanie nieoblodzonym i odśnieżonym.
- (16) Bezpieczne i chronione parkingi powinny podlegać procedurom audytu i być certyfikowane zgodnie z normami UE, które zapewniają również ciągłość spełniania tych norm. 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 byli w pełni świadomi zarówno przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu 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) Aby zapewnić ciągłość bezpieczeństwa i ochrony parkingów, Komisji należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przekazać 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 prawa*. W szczególności aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada otrzymują wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (19) Zmienione wytyczne TEN-T ustanowione w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁴ 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 w transporcie promowym lub kolejowym. Należy zatem wprowadzić jasne i odpowiednie przepisy dotyczące okresów odpoczynku i przerw przy wykonywaniu takich przewozów.

* Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁴ 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 napotykają nieprzewidziane okoliczności, które uniemożliwiają dotarcie do pożądanego miejsca tygodniowego odpoczynku 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. W związku z tym nie można systematycznie powoływać się na takie okoliczności w celu uniknięcia konieczności przestrzegania 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, aby zapewnić, że przepisy krajowe dotyczące kar mających zastosowanie do naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 będą wdrażane w sposób skuteczny, proporcjonalny i będą odwoływały się od ich popełniania. Ważne jest, by specjalistom zapewnić łatwy dostęp do informacji na temat kar stosowanych w państwach członkowskich. Mógłby to ułatwić Europejski Urząd ds. Pracy, 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 (UE) 2018/1724.
- (24) 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 182/2011⁵.

⁵ 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).

- (25) Aby poprawić opłacalność 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, które prowadzą działalność w zakresie międzynarodowego transportu zarobkowego. W tym przypadku funkcje tachografu powinny zostać ulepszone, aby umożliwić precyzyjniejsze określanie położenia.
- (26) Opłacalność 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. Tachograf inteligentny przyczyni się do uproszczenia kontroli, a tym samym ułatwi pracę organów krajowych.
- (27) W celu zapewnienia, aby kierowcy, przewoźnicy i organy kontrolne jak najszybciej zaczęli korzystać z zalet 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, tak aby zapewnić wystarczający czas na przygotowanie.
- (28) 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.
- (29) 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 powinni ponosić pracodawcy.

- (30) Przeprowadzający kontrole urzędnicy sprawdzający zgodność z odpowiednim unijnym prawodawstwem w sektorze transportu drogowego napotykają 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 urzędnicy przeprowadzający kontrole przechodzili odpowiednie szkolenia, aby zapewnić, że będą oni na bieżąco z najnowszymi osiągnięciami technologicznymi i technikami manipulacji.
- (31) 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.
- (32) Uwzględniając nieustający rozwój technologiczny, 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.
- (33) 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).
- (34) Przewóz rzeczy różni się od przewozu osób. W związku z tym Komisja powinna ocenić, czy należy zaproponować bardziej adekwatne przepisy dla przewozów pasażerskich, zwłaszcza w odniesieniu do usług okazjonalnych zdefiniowanych w art. 2 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych.
- (35) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014⁶,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

⁶ 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).

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. do przewozu drogowego rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony; lub”;

-1a) art. 3 lit. aa) otrzymuje brzmienie:

„aa) pojazdami lub zespołami pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy lub do dostawy rzeczy wyprodukowanych ręcznie, w przypadku gdy transport nie ma charakteru zarobkowego, a rzeczy te są dostarczane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;”;

-1aa) w art. 3 dodaje się literę w brzmieniu:

„ha) pojazdami o maksymalnej dopuszczalnej masie – wraz z przyczepą lub naczepą – mieszczącej się w przedziale między 2,5 a 3,5 t, wykorzystywanymi do przewozu rzeczy, w przypadku gdy przewóz nie ma charakteru zarobkowego, tylko jest wykonywany na własny rachunek przedsiębiorstwa lub kierowcy oraz w przypadku gdy kierowanie pojazdem nie stanowi głównej działalności osoby prowadzącej pojazd.”;

1) w art. 4 dodaje się punkt w brzmieniu:

„r) »przewóz niehandlowy« oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy 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 który nie ma związku z działalnością zawodową ani handlową.”;

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 kilkuosobowej 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 dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, albo

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 operacje przewozu rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu dowolnych 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 przewozy międzynarodowe, pod warunkiem że dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku rozpoczyna poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem zamieszkania kierowcy.”;

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, następujący po nich okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku będącym rekompensatą za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.”;

c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz każdy odpoczynek tygodniowy trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejszy skrócony tygodniowy okres odpoczynku nie mogą odbywać się w pojeździe. Odbywają się one w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w adekwatną 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 okresie czterech kolejnych tygodni, tak aby odbyli oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

W przypadku jednak gdy kierowca odbył dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z art. 8 ust. 6 przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić jeszcze 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 swojej siedzibie oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych.”

da) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„9a. Nie później niż... [dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja przeprowadzi ocenę i poinformuje Parlament i Radę, czy można przyjąć odpowiedniejsze przepisy dotyczące kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób, jak określono w art. 2 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia 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.”;

5) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8a

Parkingi

1. Komisja zapewnia, by kierowcy wykonujący drogowe przewozy rzeczy i osób mieli łatwy dostęp do informacji o bezpiecznych i chronionych parkingach. W tym celu 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
- Infrastruktura sanitarna odpowiednia dla każdej płci
- Możliwości zakupu żywności i napojów
- Łączność umożliwiającą połączenia
- Zasilanie.

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 dalsze informacje dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do obszarów wymienionych w ust. 1 i dotyczące procedur certyfikacji parkingów.
3. Wszystkie parkingi, które przeszły certyfikację, mogą podawać informację, że zostały certyfikowane zgodnie z unijnymi normami i procedurami.

Zgodnie z art. 39 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (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. W sprawozdaniu tym można wymienić środki służące zwiększeniu liczby i poprawie jakości bezpiecznych i chronionych parkingów.

5) art. 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. W drodze odstępstwa od przepisów 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 ma 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 dostęp do kabiny sypialnej na promie lub w pociągu.”;

5a) 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, ze zwróceniem szczególnej uwagi na ich potencjalny wpływ na przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

5b) 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.”;

6) w art. 12 dodaje się następujący ustęp:

„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 jedną godzinę, aby dotrzeć do bazy pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania na czas odpoczynku tygodniowego.

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

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 odpowiedniego miejsca postoju.

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

7) art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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 punkt w brzmieniu:

„pa) 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;”

c) dodaje się lit. q) w brzmieniu:

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

8) 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 powinny być należycie uzasadniane i niezwłocznie zgłaszane Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje te informacje na ogólnodostępnej stronie internetowej.”;

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 i proporcjonalne do wagi naruszeń, jak wskazano w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁷, 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. W terminie określonym w art. 29 akapit drugi 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 dotyczących 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 UE na specjalnej ogólnodostępnej stronie internetowej zawierającej szczegółowe informacje na temat takich kar stosowanych w państwach członkowskich UE.”;

11) 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 lit. c) w brzmieniu:

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

⁷ 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) 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.”;

11b) 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) 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.”;

Artykuł 2

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

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

„1. 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, rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009, rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, dyrektywą 96/71 oraz dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁸, dyrektywą 2014/67/UE, jeżeli chodzi o delegowanie pracowników w transporcie drogowym, dyrektywą ustanawiającą przepisy szczegółowe w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w transporcie drogowym, dyrektywą Rady 92/6/EWG⁹ i dyrektywą Rady 92/106/EWG¹⁰.”;

-1a) 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 ust. 1 zdanie drugie, ustanawiających specyfikacje dotyczące rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, następujące pojazdy użytkowane w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji zostaną wyposażone w tachograf inteligentny zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia:

a) pojazdy wyposażone w tachograf analogowy;

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- b) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia Rady (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 Rady (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 Rady (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2012 r.
- 4a. Nie później niż cztery lata od wejścia w życie przepisów szczegółowych, o których mowa w art. 11 ust. 1 zdanie drugie, ustanawiających specyfikacje dotyczące rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, następujące pojazdy wyposażone w tachograf inteligentny zgodny z załącznikiem IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 użytkowane w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji zostaną wyposażone w tachograf inteligentny zgodnie z przepisami art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia.”;
- 1b) w art. 4 ust. 2 dodaje się tiret w brzmieniu:
- „– posiadają pamięć o pojemności wystarczającej do przechowywania wszystkich danych wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia;”;

-1c) 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, rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009, rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, dyrektywą 96/71 i dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, dyrektywą 2014/67/UE, jeżeli chodzi o delegowanie pracowników w transporcie drogowym, dyrektywą ustanawiającą przepisy szczegółowe w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w transporcie drogowym, dyrektywą Rady 92/6/EWG oraz dyrektywą Rady 92/106/EWG.”.
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:
 - 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 czym mowa w art. 33.
3. Tachografy cyfrowe projektuje się tak, aby zapewnić prywatność. Przetwarzają one wyłącznie dane, które są niezbędne do 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 których mowa w akapicie pierwszym tiret drugie i trzecie, dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich 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.”;

-1a) dodaje się akapit w brzmieniu:

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

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

a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Trzy lata od daty wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 ust. 1 zdanie drugie, ustanawiających 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.”;

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 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.”

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, ustanawiających specyfikacje dotyczące rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 tiret drugie i trzecie, zostają wyposażone w interfejs, o którym mowa w ust. 1.”;

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

„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 przekraczania 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 trzeci.

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. 8–10, oraz instalacji tachografów w pojazdach, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit
drugi rozporządzenia 561/2006.”;

1ac) w art. 22 ust. 5 dwa ostatnie akapity otrzymują brzmienie:

„Zdjęte lub zerwane plomby są zastępowane przez zatwierdzonego instalatora lub
zatwierdzonego 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 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 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 wjechał, po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego. Pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym 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.”;

1f) art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) pod znakiem  : przerwy, odpoczynek, urlop roczny lub zwolnienie lekarskie, pod symbolem „prom/pociąg”:

Dodatkowo oprócz znaku  :okres odpoczynku spędzany na promie lub w pociągu zgodnie z wymogami art. 9 rozporządzenia (WE) 561/2006.”;

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.

Do dnia [18 miesięcy po wejściu w życie dyrektywy ustanawiającej przepisy szczegółowe w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w transporcie drogowym] kierowca na początku pierwszego postoju po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego wprowadza również symbol kraju, do którego wjechał. Pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym 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 wymogach dotyczących 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*.

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 (UE) 165/2014 obowiązują w brzmieniu sprzed zmian wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem.

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący