

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

7347/20

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

TRANS 156
SOC 210
EMPL 164
MI 114
COMPET 153
CODEC 283

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	15 kwietnia 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 151 final
Dotyczy:	KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczący stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 i rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze, rozporządzenia 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 oraz dyrektywy 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 oraz zmieniającej rozporządzenie (UE) nr 1024/2012

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 151 final.

Załącznik: COM(2020) 151 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 15.4.2020 r.
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 i rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze, rozporządzenia 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 oraz dyrektywy 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 oraz zmieniającej rozporządzenie (UE) nr 1024/2012

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 i rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze, rozporządzenia 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 oraz dyrektywy 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 oraz zmieniającej rozporządzenie (UE) nr 1024/2012

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. KONTEKST

Dnia 31 maja 2017 r. w ramach pakietu na rzecz mobilności („Europa w ruchu”) Komisja przyjęła kompleksowy pakiet trzech wniosków ustawodawczych odnoszących się do aspektu socjalnego i aspektu rynku wewnętrznego transportu drogowego w UE.

Te trzy przedmiotowe wnioski ustawodawcze to:

- 1) wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia nr 1071/2009 w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz rozporządzenia nr 1072/2009 dotyczącego dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych;
- 2) wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia nr 561/2006 w sprawie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku w transporcie drogowym oraz rozporządzenia nr 165/2014 w sprawie tachografów;
- 3) wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2006/22/WE w sprawie minimalnych wymogów w zakresie kontroli zgodności z przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz w sprawie ustanowienia przepisów sektorowych dotyczących delegowania kierowców (*lex specialis* w stosunku do dyrektywy 96/71/WE dotyczącej pracowników delegowanych oraz do dyrektywy 2014/67/UE w sprawie egzekwowania przepisów).

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie:
(dokumenty COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD) oraz COM(2017) 277

1.06.2017

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny: 18.01.2018

Data wydania opinii przez Komitet Regionów: 1.02.2018

Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu: 4.04.2019

Data przyjęcia stanowiska Rady: 7.04.2020

2. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Ogólne cele wniosków Komisji obejmują poprawę warunków pracy i warunków socjalnych pracowników sektora transportu drogowego przy jednoczesnym zapewnieniu bardziej zrównoważonych warunków konkurencji między przewoźnikami.

Głównym celem wniosku Komisji dotyczącego dokonania przeglądu przepisów w zakresie dostępu do zawodu oraz do rynku jest doprecyzowanie i uproszczenie tych przepisów, a także walka z firmami przykrywkami przy zasadniczym utrzymaniu obecnego poziomu otwarcia rynku.

Wniosek w sprawie przeglądu przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresu odpoczynku oraz tachografów ma na celu wyjaśnienie oraz dostosowanie niektórych przepisów do zmieniających się potrzeb sektora, a także usprawnienie inteligentnego egzekwowania przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego.

Jeżeli chodzi o wniosek Komisji w sprawie dokonania przeglądu dyrektywy o egzekwowaniu oraz ustanowienia szczegółowych zasad delegowania w sektorze transportu drogowego, cele obejmują zapewnienie stosowania przepisów dotyczących delegowania w sposób proporcjonalny i adekwatny do zakładanych celów, a także poprawę egzekwowania przepisów oraz ustrukturyzowanie i zwiększenie skuteczności współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.

3. UWAGI DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY

W stanowisku przyjętym przez Radę w pierwszym czytaniu z dnia 7 kwietnia 2020 r. wyrażono poparcie dla głównych celów nakreślonych we wnioskach Komisji, które obejmują poprawę warunków pracy i warunków socjalnych pracowników sektora transportu drogowego przy jednoczesnym zapewnieniu bardziej zrównoważonych warunków konkurencji między przewoźnikami.

Stanowisko Rady pozwala poczynić znaczący krok naprzód w stosunku do obowiązujących unijnych przepisów socjalnych i przepisów dotyczących rynku wewnętrznego odnoszących się do sektora transportu drogowego z kilku powodów wymienionych poniżej.

- *Organizacja tygodniowego okresu odpoczynku*

Komisja zaproponowała dostosowanie wymogów dotyczących tygodniowego odpoczynku do rzeczywistej praktyki w sektorze przez zezwolenie na większą elastyczność w organizacji tygodniowych okresów odpoczynku, tak aby kierowcy mogli korzystać z dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku z rzędu

w ciągu czterech tygodni. W swoim stanowisku Rada podtrzymała cel wniosku Komisji, ograniczając jednak tę możliwość do kierowców wykonujących operacje międzynarodowego transportu towarowego oraz obwarowując ją pewnymi warunkami: dwa kolejne skrócone okresy odpoczynku muszą mieć miejsce poza państwem członkowskim siedziby przewoźnika, kolejne skrócone okresy odpoczynku muszą zostać zrekompensowane przed następnym regularnym okresem odpoczynku, a kierowca musi co trzy tygodnie wrócić „do domu”. Warunki te są zgodne z celem Komisji, jakim jest umożliwienie większej elastyczności w zakresie długodystansowego transportu towarowego przy jednoczesnym zapewnieniu, by kierowcy regularnie wracali do domu na długi okres odpoczynku. Jeżeli chodzi o przewóz osób, Komisja zamierza dokładniej zbadać kwestię organizacji okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku w celu dokonania oceny, czy niezbędne jest wprowadzenie przepisów szczegółowych.

- *Regularne powroty kierowcy*

Komisja zaproponowała wprowadzenie dla przedsiębiorstw transportowych obowiązku organizacji pracy kierowców w taki sposób, by mogli oni wracać do domu na okres tygodniowego odpoczynku co najmniej raz na trzy kolejne tygodnie. Celem tego działania jest zapobieżenie sytuacji, w której kierowcy pracują za granicą przez długie okresy bez możliwości powrotu do domu do swojej rodziny. W swoim stanowisku Rada podtrzymała ten cel wniosku Komisji. W stanowisku tym przewidziano, że kierowca powinien wracać do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy, lub do swojego miejsca zamieszkania w każdym okresie czterech kolejnych tygodni. W jednym z motywów wyjaśniono, że „kierowcy powinni mieć swobodę wyboru, gdzie spędzą okres odpoczynku”. Odstęp ograniczono do trzech tygodni w przypadku, gdy kierowca skorzystał z dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku z rzędu. Propozycje przedstawione w stanowisku Rady nie idą tak daleko, jak proponowała Komisja. Komisja uznaje jednak, że podstawę stanowiska Rady stanowi ten sam cel, w szczególności w przypadku kierowców na trasach międzynarodowych, którzy zazwyczaj korzystają z dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku z rzędu, a następnie wracają do domu na koniec trzeciego tygodnia.

- *Zakaz wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu oraz kwestia bezpiecznych i chronionych parkingów*

Komisja zaproponowała doprecyzowanie, zgodnie z orzecznictwem, że kierowcy nie mogą odbywać swoich regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe oraz że pracodawca ma obowiązek zapewnienia kierowcy odpowiedniego zakwaterowania z odpowiednimi warunkami do spania i urządzeniami sanitarnymi, jeśli kierowcy nie mogą odbyć swojego tygodniowego odpoczynku w prywatnym miejscu, które sami wybiorą. Miało to na celu poprawę warunków pracy kierowców oraz zagwarantowanie im dobrych warunków odpoczynku. W swoim stanowisku Rada podtrzymała wniosek Komisji, zakazując wykorzystywania regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe. Propozycje Rady wykraczają swoim zakresem poza wniosek Komisji – Rada upoważnia Komisję do opracowania szczegółowych przepisów odnoszących się do bezpiecznych i chronionych parkingów, tj. regulujących poziom usług oraz procedury certyfikacji tych parkingów. Stanowisko Rady jest w pełni zgodne z celem Komisji, jakim jest zapewnienie kierowcom odpowiednich warunków odpoczynku, i jest w tym względzie jeszcze bardziej ambitne.

- *Stosowanie przepisów dotyczących delegowania do sektora transportu drogowego*

Komisja zaproponowała wprowadzenie specjalnych kryteriów stosowania przepisów dotyczących delegowania do sektora transportu drogowego, w których to kryteriach uwzględniono wysoce mobilny charakter sektora i które gwarantują sprawiedliwą zapłatę dla kierowców pracujących za granicą przez znaczną ilość czasu. Komisja zaproponowała zwolnienie ze stosowania przepisów dotyczących delegowania w odniesieniu do minimalnego wynagrodzenia i minimalnego wymiaru urlopu w przypadku międzynarodowych operacji transportowych obejmujących okres delegacji w wymiarze do trzech dni na miesiąc kalendarzowy, natomiast w przypadku przewozów kabotażowych zaproponowano, by w dalszym ciągu w pełni podlegały one przepisom dotyczącym delegowania. W swoim stanowisku Rada podtrzymała zasadę stosowania sektorowych przepisów dotyczących delegowania w odniesieniu do sektora transportu drogowego, proponując jednocześnie nowy system oparty na wykonywanych przewozach, który stanowiłby rozwiązanie alternatywne dla zaproponowanego przez Komisję systemu opartego na czasie. Przewozy dwustronne obejmujące państwo członkowskie siedziby przewoźnika są w pełni zwolnione ze stosowania przepisów dotyczących delegowania, natomiast przewozy typu cross-trade i przewozy kabotażowe, które nie obejmują państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, w pełni podlegają stosowaniu przepisów dotyczących delegowania.

Przewidziano również zwolnienie ze stosowania przepisów dotyczących delegowania w przypadku dodatkowych czynności związanych z przewozami dwustronnymi. W przypadku transportu towarowego kierowca może wykonać jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim. W przypadku gdy po przewozie dwustronnym, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonywano żadnej dodatkowej czynności, następuje przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności rozszerza się do maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku.

W kontekście przewozów dwustronnych w przypadku przewozu osób kierowca może raz zabrać lub raz wysadzić pasażerów w państwach członkowskich lub w państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że nie świadczy usług przewozu osób między dwoma miejscami w obrębie danego państwa członkowskiego, przez które przejeżdża. To samo dotyczy podróży powrotnej.

Zwolnienia ze stosowania przepisów dotyczących delegowania w odniesieniu do dodatkowych czynności związanych z przewozami dwustronnymi będą miały zastosowanie od dnia, w którym kierowcy zostaną zobowiązani do ręcznego rejestrowania w tachografach danych dotyczących przekroczenia granicy. Przesną one obowiązywać od dnia, od którego pojazdy mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności.

W swoim stanowisku Rada wyjaśniła także, że w odniesieniu do stosowania przepisów dotyczących delegowania przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim,

w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego.

Ponadto w swoim stanowisku Rada doprecyzowała kwestię stosowania koncepcji delegowania długoterminowego, przedstawionej w zmienionej dyrektywie w sprawie delegowania (dyrektywa (UE) 2018/957), w odniesieniu do międzynarodowych przewozów transportu drogowego, twierdząc, że okresy zrealizowane w jednym państwie członkowskim nie kumulują się z okresami zrealizowanymi w innym państwie członkowskim.

W swoim stanowisku Rada – podobnie jak Komisja w swoim wniosku – powołuje się na cel, jakim jest zapewnienie, aby kierowcy, którzy ponoszą koszty życia w innych państwach członkowskich niż to, w którym mieszkają, otrzymywali wynagrodzenie zgodne z tymi kosztami i aby mogli w związku z tym zapewnić sobie odpowiedni poziom życia. Przedstawione w stanowisku Rady wyjaśnienia dotyczące delegowania długoterminowego oraz stosowania przepisów dotyczących delegowania do państw trzecich są potrzebne i pożądane, aby rozwiązać wątpliwości w zakresie stosowania przepisów dotyczących delegowania przez państwa członkowskie. Komisja zaproponowała także wprowadzenie szczególnych wymogów administracyjnych w odniesieniu do stosowania przepisów dotyczących delegowania w sektorze transportu drogowego w celu uniknięcia niepotrzebnych obciążeń administracyjnych dla przewoźników. W swoim stanowisku Rada podtrzymała wniosek Komisji i przewidziała, że wymiana informacji pomiędzy organami krajowymi oraz przekazywanie zgłoszeń delegowania przez przedsiębiorstwa transportu drogowego będą prowadzone za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). Korzystanie z IMI pomoże jeszcze bardziej zmniejszyć obciążenie administracyjne zarówno dla administracji, jak i dla przedsiębiorstw, w związku z czym przyczyni się do osiągnięcia ogólnego celu określonego w pakiecie na rzecz mobilności.

- *Wprowadzenie nowej technologii tachografów*

Komisja nie zaproponowała zmiany rozporządzenia dotyczącego tachografów. Rada uznała jednak za konieczne wprowadzenie nowej generacji „inteligentnych” tachografów, aby umożliwić precyzyjniejsze określanie położenia pojazdów używanych do transgranicznych przewozów i tym samym ułatwić egzekwowanie przepisów socjalnych i przepisów dotyczących rynku wewnętrznego. W swoim stanowisku Rada określa harmonogram wdrażania tej nowej technologii w nowych pojazdach (dwa lata od daty przyjęcia specyfikacji technicznych) oraz w istniejącej flocie (wymiana w ciągu trzech lat od daty przyjęcia specyfikacji technicznych dla wszystkich pojazdów wyposażonych w tachograf inny niż inteligentny tachograf w wersji 1; wymiana w ciągu czterech lat od daty przyjęcia specyfikacji technicznych dla wszystkich pojazdów wyposażonych w inteligentny tachograf w wersji 1). Stanowisko Rady jest w pełni zgodne z głównym celem pakietu na rzecz mobilności, jakim jest skuteczne i efektywne egzekwowanie nowych przepisów socjalnych i przepisów dotyczących rynku wewnętrznego.

- *Stosowanie przepisów dotyczących dostępu do zawodu oraz czasu prowadzenia pojazdu i okresu odpoczynku w odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych*

W celu wprowadzenia minimalnego poziomu profesjonalizacji wśród przewoźników wykorzystujących lekkie pojazdy użytkowe, a tym samym zbliżenia warunków konkurencji między przewoźnikami, Komisja zaproponowała rozszerzenie zakresu stosowania niektórych przepisów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika

drogowego transportu rzeczy na przedsiębiorstwa wykorzystujące lekkie pojazdy użytkowe. Mianowicie przewoźnicy ci mieliby podlegać kryteriom dotyczącym posiadania stałej i rzeczywistej siedziby oraz odpowiedniej zdolności finansowej. W swoim stanowisku Rada podtrzymała propozycję objęcia przewoźników wykorzystujących lekkie pojazdy użytkowe przepisami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i stosowania względem takich przewoźników całości przepisów. Przepisami tymi objęci są jednak wyłącznie przewoźnicy zajmujący się międzynarodowym transportem zarobkowym i wykorzystujący pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony. Ponadto w swoim stanowisku Rada proponuje rozszerzenie na wspomnianych przewoźników zakresu stosowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresu odpoczynku oraz tachografów. Stanowisko Rady jest zgodne z wyznaczonym we wniosku Komisji celem, jakim jest wprowadzenie minimalnego poziomu profesjonalizacji wśród przewoźników wykorzystujących lekkie pojazdy użytkowe i zapewnienie równych szans wspomnianym przewoźnikom oraz przewoźnikom korzystającym z pojazdów ciężarowych. Stanowisko Rady dotyczące objęcia dodatkowo tych przewoźników przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i okresu odpoczynku oraz przepisami dotyczącymi tachografów jest możliwe do zaakceptowania, ponieważ pozwoli na dalszą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku tego rodzaju pojazdów wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie zarobkowym.

- *Przepisy w zakresie kabotażu*

Komisja zaproponowała dokonanie zmiany przepisów w zakresie kabotażu poprzez zezwolenie na nieograniczoną liczbę przewozów w okresie pięciu dni od rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym. Przepis ten zastąpiłby obowiązujące obecnie ograniczenie do trzech przewozów w ciągu siedmiu dni, a jego celem jest ułatwienie egzekwowania przepisów przy jednoczesnym utrzymaniu obecnego poziomu otwarcia rynku. W swoim stanowisku Rada podtrzymuje obowiązujące ograniczenia kabotażu (trzy przewozy w ciągu siedmiu dni), proponując jednocześnie wprowadzenie czterodniowego okresu karencji, w którym przewoźnicy nie mogą przeprowadzać większej liczby przewozów kabotażowych w tym samym państwie członkowskim. Rada nie przyjmuje podejścia zaproponowanego przez Komisję, którego celem było głównie ułatwienie egzekwowania przepisów. Zachowanie bieżącego modelu kabotażu stanowi większe wyzwanie, jeżeli chodzi o egzekwowanie przepisów, ale Komisja jest zdania, że przy zastosowaniu nowej generacji „inteligentnych” tachografów, która to kwestia stanowi element stanowiska Rady, łatwiej będzie identyfikować rodzaj i liczbę przewozów przeprowadzanych przez przewoźników. Działanie to powinno zwiększyć skuteczność egzekwowania przepisów dotyczących kabotażu w stosunku do obecnej sytuacji. Komisja może zaakceptować propozycję wprowadzenia okresu karencji w celu rozwiązania problemu „regularnego kabotażu”, tj. przewoźników, którzy powtarzają kilka kolejnych okresów kabotażu w tym samym państwie członkowskim, opuszczając teren danego państwa członkowskiego i ponownie do niego wjeżdżając, z naruszeniem ograniczeń nałożonych w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009, zachowanych w tekście zmieniającym.

- *Kryteria dotyczące siedziby odnoszące się do kierowców (rozporządzenie Rzym I)*

Komisja nie zaproponowała wprowadzenia żadnych nowych wymogów w odniesieniu do zatrudniania pracowników w związku z kryterium dotyczącym

posiadania stałej i rzeczywistej siedziby jako warunku uzyskania dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. W swoim stanowisku Rada zawarła nowe kryterium dotyczące siedziby, zgodnie z którym od przewoźników wymaga się posiadania na bieżąco do regularnej dyspozycji kierowców w centrum operacyjnym w państwie członkowskim siedziby, które to centrum operacyjne jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy, przy czym liczba kierowców musi być proporcjonalna do skali przewozów. Poprzez swoje stanowisko Rada pragnie przyczynić się do zapewnienia, by rzeczywista i stała siedziba dysponowała odpowiednią liczbą pracowników. Takie rozwiązanie pozwala na pozostawienie wystarczającego marginesu swobody, by nie ograniczać nadmiernie wolności przewoźników podczas zatrudniania pracowników.

- *Terminy wdrożenia / daty stosowania*

Komisja nie zaproponowała konkretnych dat rozpoczęcia stosowania nowych przepisów. W swoim stanowisku Rada określa, że rozporządzenie zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 będzie miało zastosowanie po upływie 18 miesięcy od daty jego wejścia w życie. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 w całości oraz wymóg posiadania licencji wspólnotowej na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 będą jednak miały zastosowanie do przewoźników korzystających z lekkich pojazdów użytkowych, których masa przekracza 2,5 tony, wykonujących operacje transportu międzynarodowego, dopiero po upływie 21 miesięcy od daty wejścia w życie rozporządzenia zmieniającego. Państwa członkowskie będą musiały dokonać transpozycji zmienionej dyrektywy w sprawie egzekwowania przepisów (dyrektywa 2006/22/WE) oraz *lex specialis* w sprawie delegowania pracowników do prawa krajowego w terminie 18 miesięcy od daty wejścia w życie tych aktów. Mimo że zmienione rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 będą miały zastosowanie natychmiast po wejściu w życie, zawierają one przepisy przejściowe w odniesieniu do stosowania przepisów związanych z wdrażaniem inteligentnych tachografów (zob. powyżej) oraz przepisów dotyczących lekkich pojazdów użytkowych (które zaczną obowiązywać od dnia 1 lipca 2026 r.). Państwa członkowskie, przewoźnicy i Komisja będą potrzebować dużo czasu, by dostosować się do nowych przepisów. W szczególności wystarczającej ilości czasu na wdrożenie wymagają: dalszy rozwój systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym w odniesieniu do stosowania przepisów dotyczących delegowania, nowe wymogi dotyczące szkoleń i egzaminów dla przewoźników korzystających z lekkich pojazdów użytkowych oraz rozwój techniczny niezbędny do celów nowych technologii w zakresie tachografów. Stanowisko Rady jest zatem w tym względzie możliwe do zaakceptowania.

Komisja ma jednak pewne zastrzeżenia w odniesieniu do dwóch środków, o których mowa w stanowisku Rady, a mianowicie do obowiązku regularnego powrotu ciężarówek do państwa członkowskiego siedziby danego przewoźnika oraz do możliwości stosowania przez państwa członkowskie ograniczeń w zakresie kabotażu do krajowych odcinków drogowych, na których odbywają się przewozy w ramach transportu kombinowanego. Z tego powodu Komisja wydała oświadczenie o następującej treści odnoszące się do porozumienia politycznego osiągniętego przez Parlament Europejski i Radę dnia 12 grudnia 2019 r.:

„Komisja przyjmuje do wiadomości wstępne porozumienie w sprawie aspektów społecznych i rynkowych pierwszego pakietu na rzecz mobilności, które Rada i Parlament Europejski osiągnęły podczas 4. rundy rozmów trójstronnych, która odbyła się w dniach 11–12 grudnia 2019 r.

Komisja wyraża ubolewanie, że porozumienie polityczne osiągnięte przez Radę i Parlament Europejski zawiera elementy, które nie są zgodne z ambicjami Europejskiego Zielonego Ładu ani z zatwierdzonym przez Radę Europejską celem osiągnięcia przez UE neutralności klimatycznej do 2050 r. Aspekty te to obowiązkowy powrót pojazdu do państwa członkowskiego prowadzenia przedsiębiorstwa co 8 tygodni oraz ograniczenia nałożone na operacje transportu kombinowanego. Środki te nie stanowiły części wniosków Komisji przyjętych w dniu 31 maja 2017 r. i nie były przedmiotem oceny skutków. Obowiązek powrotu pojazdu ciężarowego spowoduje zmniejszenie wydajności systemu transportu i wzrost zbędnych emisji, zanieczyszczeń i zatorów komunikacyjnych, podczas gdy ograniczenia dotyczące transportu kombinowanego zmniejszają jego skuteczność w zakresie wspierania multimodalnych operacji towarowych.

Jeśli chodzi o kwestie społeczne, wniosek przewiduje znaczne usprawnienia. Komisja oceni teraz dokładnie wpływ tych dwóch aspektów na klimat, środowisko i jednolity rynek. Uczyni to z uwzględnieniem Zielonego Ładu i środków mających na celu dekarbonizację transportu i ochronę środowiska, przy jednoczesnym zapewnieniu dobrze funkcjonującego jednolitego rynku.

Po dokonaniu oceny skutków Komisja, w razie konieczności, skorzysta z prawa do przedstawienia ukierunkowanego wniosku ustawodawczego przed wejściem w życie tych dwóch przepisów”.

Ponieważ dwa przedmiotowe środki uwzględniono w stanowisku Rady, Komisja potwierdza stanowisko przyjęte w oświadczeniu.

4. PODSUMOWANIE

Komisja stwierdza, że pomimo pewnych niedoskonałości stanowiska Rady wprowadzenie nowych i jaśniejszych przepisów opisanych powyżej zapewni lepsze warunki pracy oraz lepsze warunki socjalne, uczciwą konkurencję i większą pewność prawa w sektorze transportu drogowego. Nowe przepisy będą także stanowiły solidną podstawę do egzekwowania przepisów dotyczących transportu drogowego w przyszłości.

W duchu kompromisu Komisja akceptuje stanowisko przyjęte przez Radę, umożliwiając tym samym Parlamentowi Europejskiemu przyjęcie ostatecznej wersji tekstu w drugim czytaniu. Komisja jest zdania, że przyjęcie wniosków dotyczących aspektów socjalnych i rynkowych przyniesie istotne korzyści dla sektora transportu drogowego. Komisja podtrzymuje jednak swoje zastrzeżenia dotyczące wspomnianych dwóch środków, o których mowa w stanowisku Rady.