

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

P8_TA(2019)0339

Egzekwowanie prawa i szczegółowe zasady dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego 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 (COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2021/C 116/11)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0278),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0170/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 stycznia 2018 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 1 lutego 2018 r. ⁽²⁾;
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A8-0206/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

P8_TC1-COD(2017)0121

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 4 kwietnia 2019 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... 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 zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) [Popr. 764]

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

⁽¹⁾ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (-1) **Zważywszy na wysoki stopień mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego niezbędne są zasady sektorowe w celu zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów i ochroną socjalną kierowców. Dlatego celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie pewności i jasności prawa, przyczynienie się do harmonizacji przepisów i lepszego ich egzekwowania oraz zwalczanie nielegalnych praktyk i zmniejszenie obciążenia administracyjnego.** [Popr. 765]
- (1) W celu utworzenia bezpiecznego, wydajnego i odpowiedzialnego społecznie sektora transportu drogowego konieczne jest zapewnienie **swobodnego przepływu towarów i swobody świadczenia usług**, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej dla kierowców z jednej strony, oraz odpowiednich warunków **kierowców oraz zapewnienie przewoźnikom odpowiedniego i konkurencyjnego środowiska** do prowadzenia działalności i uczciwej konkurencji dla przewoźników, z drugiej strony, **przy jednoczesnym poszanowaniu podstawowych wolności, swobody przepływu towarów, zwłaszcza swobody świadczenia usług, które są gwarantowane w traktatach.** [Popr. 766]
- (1a) **Wszelkie przepisy krajowe mające zastosowanie do transportu drogowego muszą być proporcjonalne i uzasadnione i nie mogą utrudniać korzystania z podstawowych wolności gwarantowanych w traktacie, takich jak swoboda świadczenia usług, ani pomniejszać ich atrakcyjności w celu utrzymania bądź zwiększenia konkurencyjności Unii, przy jednoczesnym przestrzeganiu warunków pracy i ochrony socjalnej kierowców.** [Popr. 767]
- (2) Wysoka mobilność nieodłącznie związana z usługami transportu drogowego wymaga szczególnej uwagi jeżeli chce się zapewnić, aby kierowcy korzystali z przysługujących im praw, oraz aby przewoźnicy, **którzy w większości są MŚP (90 %) zatrudniającymi mniej niż 10 pracowników**, nie napotykali na ~~nieproporcjonalne bariery administracyjne~~ **nieproporcjonalnych barier administracyjnych czy nadmiernych i dyskryminacyjnych kontroli**, które ~~nadmiernie~~ **przesadnie** ograniczają swobodę transgranicznego świadczenia usług. [Popr. 768]
- (2a) **Wszelkie przepisy krajowe mające zastosowanie do transportu drogowego muszą być proporcjonalne i uzasadnione, nie mogą utrudniać korzystania z podstawowych wolności gwarantowanych w traktacie, takich jak swobodny przepływ towarów czy swoboda świadczenia usług, ani pomniejszać ich atrakcyjności w celu utrzymania, a nawet zwiększenia konkurencyjności Unii, w tym kosztów produktów i usług, przez przestrzeganie warunków pracy i ochrony socjalnej kierowców, a także przez uwzględnianie specyfiki tego sektora, jako że kierowcy nie są pracownikami delegowanymi, lecz pracownikami o wysokiej mobilności.** [Popr. 769]
- (3) Zapewnienie równowagi między lepszymi warunkami socjalnymi i warunkami pracy kierowców a większą swobodą w świadczeniu usług transportu drogowego opartym na uczciwej, **proporcjonalnej i niedyskryminacyjnej** konkurencji między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. **Wobec tego wszelkie krajowe uregulowania prawne lub strategie polityczne stosowane w sektorze transportu na szczeblu krajowym muszą sprzyjać rozwojowi i wzmocnieniu jednolitego europejskiego obszaru transportu i nie mogą w żaden sposób przyczyniać się do fragmentacji rynku wewnętrznego.** [Popr. 770]
- (4) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności obecnych unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, wykryto pewne luki w obecnie obowiązujących przepisach i braki w ich egzekwowaniu, **a także nielegalne praktyki, takie jak wykorzystywanie firm przykrywek. Dodatkowy nacisk należy położyć na zwalczanie pracy nierejestrowanej w sektorze transportu.** Ponadto istnieją liczne rozbieżności pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie interpretowania, stosowania i wdrażania przepisów., ~~co Stwarza to niepewność prawną~~ **znaczne**

(1) Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45.

(2) Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 57.

(3) Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

obciążenia administracyjne dla kierowców i przewoźników. Powoduje nierówne traktowanie kierowców i przewoźników **to niepewność prawa**, co ma negatywny wpływ na warunki pracy, warunki socjalne i konkurencję w tym sektorze. [Popr. 771]

- (4a) **W celu zagwarantowania prawidłowego stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE⁽⁴⁾ i 2014/67/UE⁽⁵⁾, należy zaostrzyć kontrole i zacieśnić współpracę na szczeblu UE, aby zwalczać oszustwa dotyczące delegowania kierowców, a także prowadzić surowsze kontrole, by zagwarantować faktyczne odprowadzanie składek na ubezpieczenia społeczne delegowanych kierowców.** [Popr. 772]
- (5) Odpowiednie, skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy i **odpoczynku** ma zasadnicze znaczenie dla **poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego**, ochrony warunków pracy kierowców i zapobiegania zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów. W związku z tym pożądane jest rozszerzenie istniejących, określonych w dyrektywie 2006/22/WE, jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania i objęcie nimi kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE. **Możliwość łączenia kontroli czasu jazdy i czasu pracy z kontrolami zasad dotyczących delegowania kierowców powinna być też dostępna bez dodatkowych obciążeń administracyjnych.** Kontrole przestrzegania przepisów o czasie pracy powinny ograniczać się do kontroli przeprowadzanych w siedzibie przewoźnika do czasu, kiedy dostępna będzie technologia umożliwiająca skuteczne przeprowadzanie drogowej kontroli czasu jazdy. [Popr. 773]
- (5a) **Mając na uwadze szczególny charakter usług transportowych oraz ich bezpośredni wpływ na swobodny przepływ towarów, a także zwracając szczególną uwagę na bezpieczeństwo i pewność ruchu drogowego, należy ograniczyć kontrole drogowe do minimum.** Kierowcy nie powinni ponosić odpowiedzialności za dodatkowe obowiązki administracyjne spoczywające na zatrudniających ich przedsiębiorstwach. Przepisy dotyczące czasu pracy powinny być kontrolowane wyłącznie na terenie zakładu przewoźnika. [Popr. 774]
- (5b) **Aby umożliwić wydajniejsze, szybsze i częstsze kontrole drogowe przy jednoczesnym zredukowaniu obciążeń administracyjnych dla kierowców, przestrzeganie dyrektywy 2002/15/WE powinno być sprawdzane w ramach kontroli na terenie przedsiębiorstw, a nie kontroli drogowych.** [Popr. 775]
- (6) Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi w odniesieniu do wdrażania przepisów socjalnych w transporcie drogowym okazała się niewystarczająca, co sprawia, że transgraniczne egzekwowanie przepisów jest trudne, nieefektywne i niespójne. W związku z tym konieczne jest ustanowienie ram dla skutecznej komunikacji i wzajemnej pomocy, w tym wymiany danych na temat naruszeń i informacji na temat dobrych praktyk w zakresie egzekwowania prawa.
- (6a) **W celu rozwoju skutecznej współpracy administracyjnej i wymiany informacji państwa członkowskie powinny dokonać wzajemnego połączenia krajowych rejestrów elektronicznych za pośrednictwem systemu europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) na podstawie art. 16 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁶⁾. Państwa członkowskie powinny przyjąć wszelkie konieczne środki w celu wzajemnego połączenia krajowych rejestrów elektronicznych, tak aby właściwe organy państw członkowskich, łącznie z funkcjonariuszami przeprowadzającymi kontrole drogowe, miały bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do danych i informacji zawartych w ERRU.** [Popr. 776]
- (6b) **W celu ułatwienia bardziej skutecznego i jednolitego stosowania minimalnych warunków wdrażania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i dyrektywy 2002/15/WE oraz ułatwienia stosowania się przez przewoźników drogowych do wymogów administracyjnych dotyczących delegowania kierowców Komisja powinna rozwinąć jeden lub kilka modułów systemu IMI na potrzeby przysyłania zgłoszeń delegowania oraz aplikację elektroniczną, która zapewni inspektorom bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do ERRU i IMI podczas kontroli drogowych.** [Popr. 777]

(⁴) Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

(⁵) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług i zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.05.2014, s. 11).

(⁶) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51)

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (7) W celu dalszej poprawy efektywności, skuteczności i spójności egzekwowania prawa, pożądane jest rozwijanie i wykorzystywanie istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka pozwoliłby na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów a jednolity wzór na potrzeby oceny ryzyka stwarzanego przez przedsiębiorstwo transportowe powinien przyczynić się do bardziej sprawiedliwego traktowania przewoźników objętych kontrolą.
- 7a) ***W celu zapewnienia uczciwej konkurencji i równych warunków działania dla pracowników i przedsiębiorstw należy poczynić postępy na rzecz inteligentnego egzekwowania oraz zagwarantować wszelkiego rodzaju możliwe wsparcie dla pełnego wprowadzenia i stosowania systemów oceny ryzyka. W tym celu organy egzekwowania prawa muszą dysponować dostępem w czasie rzeczywistym do krajowych rejestrów elektronicznych przy jednoczesnym maksymalnym wykorzystaniu europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU). [Popr. 778]***
- (8) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2006/22/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 (7).
- (8a) ***Przepisy dotyczące delegowania pracowników mające zastosowanie do operacji transportu drogowego powinny być wyważone i proste oraz powinny stanowić niewielkie obciążenie administracyjne dla państw członkowskich i przedsiębiorstw transportowych. Celem tych przepisów nie powinno być zniechęcanie do prowadzenia działalności poza krajem, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę. [Popr. 779]***
- (9) Zwrócono także uwagę na trudności, pojawiające się przy stosowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników, określonych w dyrektywie 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (8) oraz zasad dotyczących wymogów administracyjnych określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE (9) w odniesieniu do wysoce mobilnego sektora transportu drogowego. Nieskoordynowane środki krajowe w zakresie stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego spowodowały ***brak pewności prawa, zakłócenia konkurencji w sektorze transportu oraz*** znaczne obciążenia administracyjne dla przewoźników niemających siedziby w Unii. Doprowadziło to do nieuzasadnionych ograniczeń swobody świadczenia transgranicznych usług transportu drogowego, których skutki uboczne są negatywne dla zatrudnienia ***i konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych. Konieczne jest zharmonizowanie wymogów administracyjnych i środków kontroli, aby zapobiec niepotrzebnym lub arbitralnym opóźnieniom z punktu widzenia przewoźników. [Popr. 780]***
- (9a) ***Wymiana danych i informacji oraz współpraca administracyjna i wzajemna pomoc między państwami członkowskimi w celu pełnego przestrzegania przepisów powinny odbywać się za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), którego podstawę prawną stanowi rozporządzenie (UE) nr 1024/2012. System IMI należy wykorzystywać również do przekazywania i aktualizowania zgłoszeń delegowania między przewoźnikami a właściwymi organami przyjmujących państw członkowskich. Do osiągnięcia tego ostatniego celu konieczne byłoby opracowanie równoległego publicznego interfejsu w obrębie systemu IMI, do którego mieliby dostęp przewoźnicy. [Popr. 781]***
- (9b) ***Wszystkie podmioty w łańcuchu dostaw towarów powinny ponosić stosowną część odpowiedzialności za naruszenia zasad przewidzianych w niniejszej dyrektywie. Powinno tak być, jeżeli podmiot faktycznie wiedział o naruszeniach lub powinien o nich wiedzieć w świetle wszystkich stosownych okoliczności. [Popr. 782]***
- (9c) ***Aby zapewnić należyte stosowanie środków kontroli dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego zgodnie z przepisami dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE, należy wzmocnić kontrole i współpracę na szczeblu unijnym w celu zwalczania nadużyć związanych z delegowaniem kierowców. [Popr. 783]***

(7) 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).

(8) Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

(9) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (9d) *Należy zachęcać wykonawców, by w swojej działalności kierowali się zasadami odpowiedzialności społecznej i korzystali z usług przewoźników transportowych, którzy przestrzegają zasad przewidzianych w niniejszej dyrektywie. Aby ułatwić wykonawcom znalezienie takich przewoźników transportowych, Komisja powinna przeprowadzić ocenę istniejących instrumentów i najlepszych praktyk propagujących odpowiedzialne społecznie postępowanie wszystkich podmiotów w łańcuchu dostaw towarów w celu stworzenia w razie potrzeby europejskiej platformy zaufanych przedsiębiorstw transportowych.* [Popr. 784]
- (9e) *Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących siedzib przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe prowadzi do rozbieżności na rynku wewnętrznym i przyczynia się do nieuczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami. Dlatego należy zaostrzyć warunki dotyczące siedzib przedsiębiorstw wykonujących przewozy międzynarodowe i ułatwić kontrolowanie tych warunków, zwłaszcza w celu zwalczania tworzenia firm przykrywek.* [Popr. 785]
- (10) Komisja w swoim wniosku z dnia 8 marca 2016 r.⁽¹⁰⁾ dotyczącym przeglądu dyrektywy 96/71/WE, stwierdziła, że wdrożenie tej dyrektywy budzi szczególne wątpliwości i problemy prawne w wysoce mobilnym sektorze transportu drogowego i wskazała, że kwestie te najlepiej rozwiązać za pomocą sektorowych przepisów w zakresie transportu drogowego.
- (10a) *Mając na uwadze, że w Europie brakuje kierowców, należy zdecydowanie poprawić warunki pracy, aby zwiększyć atrakcyjność tego zawodu.* [Popr. 786]
- (11) W celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego wdrażania dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego, konieczne jest ustanowienie przepisów sektorowych odzwierciedlających szczególnie charakter wysoce mobilnej siły roboczej w sektorze transportu drogowego oraz zapewniających równowagę między ochroną socjalną kierowców i swobodnym transgranicznym świadczeniem usług przez przewoźników. **Przepisy dotyczące delegowania pracowników, zawarte w dyrektywie 96/71/WE, oraz egzekwowania tych przepisów, zawarte w dyrektywie 2014/67/UE, powinny mieć zastosowanie do sektora transportu drogowego zgodnie z niniejszą dyrektywą.** [Popr. 787]
- (12) Takie wyważone kryteria powinny być oparte na koncepcji wystarczająco silnego powiązania kierowcy z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. ~~W związku z tym należy ustanowić próg czasowy, po przekroczeniu którego w odniesieniu do międzynarodowych przewozów zastosowanie mają przepisy dotyczące minimalnej stawki płac i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące~~ **To wystarczająco silne powiązanie istnieje w przyjmującym państwie członkowskim.** Ten próg czasowy nie powinien mieć zastosowania ~~do~~ **przypadku** przewozów kabotażowych, zdefiniowanych w rozporządzeniach (WE) nr 1072/2009⁽¹¹⁾ i (WE) nr 1073/2009⁽¹²⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady, ponieważ cała operacja transportu ma miejsce w przyjmującym państwie członkowskim. W związku z tym przepisy dotyczące minimalnej stawki płac ~~dyrektywy 96/71/WE i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim~~ **dyrektywy 2014/67/UE** powinny mieć zastosowanie do ~~przewozów kabotażowych niezależnie od częstotliwości i czasu trwania przewozów wykonywanych przez kierowcę~~ **kabotażu.** [Popr. 788]
- (12a) *W przypadku transportu międzynarodowego kierowca w ramach dwustronnego transportu międzynarodowego byłby głównie powiązany z państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa transportowego, ponieważ kierowca powraca regularnie do państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo transportowe ma swoją siedzibę. Kierowca w ciągu jednego przejazdu może zrealizować kilka przewozów dwustronnych. Z drugiej strony wystarczająco silne powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego występuje, gdy kierowca realizuje w tym państwie członkowskim inne rodzaje przewozów, szczególnie przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne.* [Popr. 789]
- (12b) *W celu zapewnienia efektywnego wykorzystania zasobów transportowych, uwzględnienia realiów operacyjnych i ograniczenia liczby pustych przebiegów, co jest ważnym elementem realizacji celów porozumienia paryskiego w zakresie ograniczania emisji CO₂, należy przewidzieć możliwość świadczenia ograniczonej liczby dodatkowych operacji w transporcie drogowym bez stosowania przepisów dotyczących delegowania pracowników. Operacje te obejmują czynności wykonywane w trakcie lub po dwustronnej operacji transportu międzynarodowego z państwa członkowskiego siedziby i przed podróżą powrotną do państwa członkowskiego siedziby.* [Popr. 790]

⁽¹⁰⁾ COM(2016)0128.

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (12c) Jeżeli kierowca wykonuje operację transportu kombinowanego, charakter świadczonej usługi w czasie początkowego lub końcowego odcinka drogowego jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie stanowi przewóz dwustronny. Z drugiej strony wystarczająco silne powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego występuje, gdy przewóz realizowany na odcinku drogowym odbywa się w przyjmującym państwie członkowskim lub ma charakter przewozu międzynarodowego innego niż dwustronny, a zatem w takim przypadku powinny obowiązywać przepisy o delegowaniu. [Popr. 791]
- (12d) Ponieważ nie istnieje wystarczająco silne powiązanie kierowcy z terytorium państwa członkowskiego tranzytu, przewozy tranzytowe nie powinny być uznawane za sytuacje delegowania. Należy również wyjaśnić, iż fakt, że pasażerowie wysiadają z autobusu podczas postoju ze względów higienicznych, nie zmienia kwalifikacji przewozu. [Popr. 792]
- (12e) Sektor transportu drogowego charakteryzuje się wysokim stopniem mobilności i wymaga wspólnego podejścia do pewnych aspektów wynagrodzenia w tym sektorze. Przedsiębiorstwa transportowe potrzebują pewności prawa co do przepisów i wymogów, których muszą przestrzegać. Przepisy te i wymogi powinny być jasne, zrozumiałe i łatwo dostępne dla przedsiębiorstw transportowych, a także powinny umożliwiać skuteczne przeprowadzanie kontroli. Ważne jest, aby nowe przepisy nie wprowadzały zbędnych obciążeń administracyjnych oraz aby należycie uwzględniły interesy MŚP. [Popr. 793]
- (12f) W przypadkach, w których zgodnie z krajowym prawem, tradycjami i praktykami oraz przy poszanowaniu autonomii partnerów społecznych warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, są określone w układach zbiorowych zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 tej dyrektywy, państwa członkowskie powinny zapewniać, aby zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE te warunki były udostępniane bez przeszkód i w przejrzysty sposób przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz kierowcom delegowanym, a także powinny dążyć do zaangażowania partnerów społecznych w tym zakresie. Odpowiednie informacje powinny w szczególności obejmować różnorodne wynagrodzenia i ich części składowe, w tym części wynagrodzeń przewidzianych w lokalnie lub regionalnie stosowanych układach zbiorowych, metodę wykorzystywaną do wyliczania należnego wynagrodzenia i, w stosownych przypadkach, kryteria klasyfikacji w ramach różnych kategorii płacowych. Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957⁽¹³⁾ zmieniającą dyrektywę 96/71/WE na przedsiębiorstwa transportowe nie należy nakładać kar za brak zgodności z tymi częściami wynagrodzeń, metodą wykorzystywaną do wyliczania należnego wynagrodzenia i, w stosownych przypadkach, kryteriami klasyfikacji w ramach różnych kategorii płacowych, które nie są publicznie dostępne. [Popr. 794]
- (13) W celu zapewnienia skutecznego i efektywnego egzekwowania zasad sektorowych dotyczących delegowania pracowników oraz aby uniknąć niewspółmiernych obciążeń administracyjnych dla przewoźników niebędących rezydentami, należy ustanowić szczególne wymogi administracyjne i kontrolne w sektorze transportu drogowego, przy pełnym wykorzystaniu narzędzi kontroli, takich jak tachografy cyfrowe. W celu ograniczenia do minimum stopnia złożoności obowiązków ustanowionych niniejszą dyrektywą i dyrektywą 96/71/WE państwa członkowskie powinny móc nakładać na przewoźników wyłącznie wymogi administracyjne wyszczególnione w niniejszej dyrektywie, które dostosowano do sektora transportu drogowego. [Popr. 795]
- (13a) W celu jak największego ograniczenia obciążeń administracyjnych i obciążeń związanych z zarządzaniem dokumentami przez kierowcę przewoźnicy powinni udostępniać – na wniosek właściwych organów państwa członkowskiego siedziby przewoźnika – wszystkie konieczne dokumenty zgodnie z rozdziałem III dyrektywy 2014/67/UE dotyczącym wzajemnej pomocy i współpracy między państwami członkowskimi. [Popr. 796]
- (13b) W celu ułatwienia wdrożenia, stosowania i egzekwowania przepisów niniejszej dyrektywy należy wykorzystywać w państwach członkowskich system wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowiony rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁴⁾, aby usprawnić transgraniczną wymianę informacji między władzami regionalnymi i lokalnymi. Korzystnym rozwiązaniem byłoby również rozszerzenie funkcjonalności IMI o możliwość składania i przesyłania zwykłych oświadczeń. [Popr. 797]

⁽¹³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 16).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (13c) *W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego dla przewoźników będących często małymi i średnimi przedsiębiorstwami odpowiednim rozwiązaniem byłoby uproszczenie procesu przesyłania przez przewoźników zgłoszeń delegowania dzięki zastosowaniu standardowych formularzy zawierających pewne wcześniej określone elementy przetłumaczone na wszystkie języki urzędowe Unii. [Popr. 798]*
- (13d) *Powszechnie wdrożenie i stosowanie zasad dotyczących delegowania pracowników do wykonywania pracy w transporcie drogowym mogłoby wpłynąć na strukturę unijnego sektora transportu drogowego towarów. W związku z tym państwa członkowskie i Komisja powinny ściśle monitorować skutki tego procesu. [Popr. 799]*
- (13e) *Egzekwowanie powinno skupiać się na kontrolach przeprowadzanych na terenie przedsiębiorstw. Kontrole drogowe nie powinny być wykluczone, ale należy je przeprowadzać w sposób niedyskryminacyjny wyłącznie w odniesieniu do listów przewozowych lub ich wersji elektronicznych, potwierżeń rejestracji wstępnej i zaświadczenia o powrocie do państwa siedziby przewoźnika lub państwa zamieszkania kierowcy. Kontrole drogowe powinny w pierwszej kolejności dotyczyć danych z tachografów, co ma istotne znaczenie dla ustalenia aktywności kierowcy i pojazdu w okresie czterech kolejnych tygodni, a także zasięgu geograficznego tej aktywności. Rejestrowanie kodu państwa może być pomocne w tym względzie. [Popr. 800]*
- (13f) *Komisja powinna regularnie dokonywać oceny wpływu stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników do pracy w branży transportu drogowego i przedstawiać sprawozdania Parlamentowi i Radzie, a także powinna sporządzać wnioski mające na celu dalsze uproszczenie tych zasad i ograniczenie obciążenia administracyjnego. [Popr. 801]*
- (13 g) *Z uwagi na konieczność szczególnego traktowania sektora transportu, w którym delegowanie stanowi nieodłączną część pracy kierowców, termin, od którego dyrektywa 96/71/WE będzie miała zastosowanie do sektora transportu, powinien zbiec się z datą wejścia w życie zmiany dyrektywy 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz szczegółowych zasad w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. [Popr. 802]*
- (13h) *W celu dostosowania załączników do niniejszej dyrektywy do zmian w zakresie najlepszych praktyk należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie zmian tych załączników. 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⁽¹⁵⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. [Popr. 803]*
- (-14a) *Wymiana informacji w ramach skutecznej współpracy administracyjnej i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi powinna być zgodna z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych określonymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679. [Popr. 804]*
- (-14b) *Przepisy gwarantujące dobre warunki socjalne na europejskim rynku przewozów drogowych powinny być przestrzegane przez wszystkich partnerów w łańcuchu dostaw. W celu stworzenia europejskiego rynku wewnętrznego zrównoważonego pod kątem gospodarczym i socjalnym należy ustanowić i wdrożyć łańcuch odpowiedzialności obejmujący wszystkie podmioty w łańcuchu logistycznym. Egzekwowanie przejrzystości i odpowiedzialności oraz poprawa poziomu równości społeczno-gospodarczej zwiększą atrakcyjność zawodu kierowcy i będą sprzyjać zdrowej konkurencji. [Popr. 805]*
- (14) *Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/22/WE,*

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2006/22/WE wprowadza się następujące zmiany:

(1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG”;

(2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki dla wdrożenia rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 (*) oraz dyrektywy 2002/15/WE (**).

(*) 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).

(**) 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).”;

(3) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 ~~oraz~~, **a w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw** - pracowników wykonujących czynności związane z przewozem i kierowców objętych zakresem dyrektywy 2002/15/WE. **Państwa członkowskie organizują kontrole drogowe w celu sprawdzenia, czy wdrażane są przepisy dyrektywy 2002/15/WE, dopiero po wprowadzeniu technologii umożliwiającej skuteczne przeprowadzanie kontroli. Do tego czasu kontrole te przeprowadza się wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa transportowego.**”; [Popr. 806]

(b) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby obejmowały one co najmniej 3 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i dyrektywy 2002/15/WE. **Po przeprowadzeniu kontroli drogowej, jeżeli kierowca nie jest w stanie okazać co najmniej jednego wymaganego dokumentu, może on kontynuować przewóz, a przewoźnik w państwie członkowskim siedziby ma obowiązek okazać wymagane dokumenty za pośrednictwem właściwych organów.**”; [Popr. 807]

(c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Informacje przedkładane Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zawierają liczbę kierowców poddanych kontrolom drogowym, liczbę kontroli na terenie przedsiębiorstw, liczbę ~~skontrolowanych~~ dni roboczych **skontrolowanych na terenie przedsiębiorstw** oraz liczbę i rodzaj ujawnionych naruszeń z zaznaczeniem, czy wykonywany był przewóz osób czy rzeczy.”; [Popr. 808]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(3a) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Kontrole skoordynowane

Co najmniej sześć razy w roku państwa członkowskie podejmują skoordynowane kontrole drogowe i kontrole na terenie przedsiębiorstw dotyczące kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014. Kontrole takie podejmowane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub więcej Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na własnym terytorium. Streszczenie wyników tych skoordynowanych kontroli jest udostępniane publicznie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych.”; [Popr. 809]

(4) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu i przedsiębiorstw. Prowadzi się je także w przypadkach gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006, i (UE) nr 165/2014 ~~lub dyrektywy 2002/15/WE.~~”; [Popr. 810]

(4a) art. 7 ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) **przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;**” [Popr. 811]

(5) w art. 7 ust. 1 dodaje się lit. w brzmieniu:

„d) zapewnienie wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania krajowych przepisów transponujących przepisy niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2002/15/WE.”;

(6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

-a) art. 8 ust. 1 wprowadzenie otrzymuje brzmienie:

„1. **Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub art. 40 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 są wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7.”;** [Popr. 812]

(a) ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) na ~~uzasadniony~~**konkretny** wniosek państwa członkowskiego w indywidualnych przypadkach, **pod warunkiem że wymagane informacje nie są dostępne w drodze bezpośredniego sprawdzenia w krajowych rejestrach elektronicznych, o których mowa w art. 16 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.**”; [Popr. 813]

(b) dodaje się ust. w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie przekazują informacje, o które zwrócić się inne państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu w terminie ~~25~~**10** dni roboczych od otrzymania wniosku. W **należycie uzasadnionych** przypadkach wymagających dogłębnej analizy lub obejmujących kontrole na terenie zainteresowanych przedsiębiorstw **termin ten wynosi 20 dni roboczych**. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie. W pilnych przypadkach lub w przypadkach wymagających prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak system oceny ryzyka, wymagane informacje są przedstawiane w ciągu trzech dni roboczych. [Popr. 814]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

W przypadku gdy państwo członkowskie, do którego wniosek był skierowany, uzna, że nie jest on wystarczająco uzasadniony, informuje o tym państwo członkowskie, które złożyło wniosek w ciągu ~~10~~**pięciu** dni roboczych. Państwo członkowskie, które złożyło wniosek, przedstawia dalsze informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie jest to możliwe, państwo członkowskie może odrzucić wniosek. [Popr. 815]

Jeżeli udzielenie informacji zażądanych we wniosku, lub przeprowadzenie kontroli lub dochodzenia jest trudne lub niemożliwe, ~~dane~~ państwo członkowskie, **do którego kierowany jest wniosek**, informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w ciągu ~~10~~**pięciu** dni roboczych, ~~podając przyczyny i~~ **podaje powody, aby należycie uzasadnić, dlaczego udzielenie stosownych informacji jest trudne lub niemożliwe**. Zainteresowane państwa członkowskie omawiają ze sobą wszelkie pojawiające się trudności w celu znalezienia dla nich rozwiązania.”; [Popr. 816]

Jeżeli Komisja dowie się o utrzymującym się problemie z wymianą informacji lub o stałym odmawianiu udzielenia informacji, może podjąć wszelkie niezbędne środki, by zaradzić tej sytuacji, obejmujące w razie potrzeby wszczęcie postępowania i w ostateczności nałożenie sankcji na państwo członkowskie.”; [Popr. 817]

ba) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W drodze odstępstwa od art. 21 dyrektywy 2014/67/UE wymiana informacji między właściwymi organami państw członkowskich, o której mowa w ust. 1 i 1a niniejszego artykułu, jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012. Właściwe organy państw członkowskich mają bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do danych znajdujących się w krajowych rejestrach elektronicznych za pośrednictwem systemu europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.”; [Am. 818]

bb) w art. 8 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Komisja stworzy do 2020 r. aplikację elektroniczną wspólną dla wszystkich państw członkowskich, która zapewni inspektorom bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do ERRU i IMI podczas kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw. Aplikacja ta zostanie opracowana w ramach projektu pilotażowego.”; [Popr. 819]

(7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka dla przedsiębiorstw, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, popełnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach.

Komisja ~~przyjmuje, w drodze~~**jest uprawniona do przyjmowania** aktów wykonawczych, **delegowanych zgodnie z art. 15a ustanawiających** wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka w przedsiębiorstwach, w którym uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń, jak również wyniki kontroli, w przypadku gdy nie stwierdzono naruszeń, oraz fakt, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, ~~we wszystkich~~ **w** swoich pojazdach. ~~Te~~ **akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”;** [Popr. 820]

(b) w ust. 2 skreśla się zdanie drugie;

ba) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„3. Wstępny wykaz naruszeń rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 jest zamieszczony w załączniku III.” [Popr. 821]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

bb) ust. 3 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W celu udzielenia wytycznych dotyczących wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15a zmieniających załącznik III w celu ustalenia wytycznych dotyczących ogólnego zakresu naruszeń, z podziałem na kategorie w zależności od ich wagi.”; [Popr. 822]

bc) ust. 3 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których naruszenie odpowiednich przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.”; [Popr. 823]

(c) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Aby ułatwić prowadzenie ukierunkowanych kontroli drogowych, dane zawarte w krajowym systemie oceny ryzyka oraz w krajowych rejestrach przedsiębiorstw i operacji transportowych muszą być dostępne w momencie kontroli dla wszystkich właściwych organów kontroli danego państwa członkowskiego za pośrednictwem co najmniej wspólnej dla wszystkich państw członkowskich aplikacji elektronicznej, za pomocą której organy te będą mieć bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do ERRU.”; [Popr. 824]

5. Państwa członkowskie udostępniają informacje zawarte w krajowym systemie oceny ryzyka na wniosek lub bezpośrednio bezpośrednio za pomocą interoperacyjnych krajowych rejestrów elektronicznych, o których mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wszystkim właściwym organom innych państw członkowskich zgodnie z terminami określonymi w art. 8. W związku z tym wymiana informacji i danych na temat naruszeń popełnianych przez przewoźników i oceny ryzyka odbywa się w sposób zbiorczy w drodze wymiany komunikatów z poszczególnych rejestrów krajowych państw członkowskich za pomocą ERRU.”; [Popr. 825]

(8) art. 11 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja ustanawia w drodze Zgodnie z art. 15a Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych określających aktów wykonawczych delegowanych określających wspólne podejście do rejestrowania i kontrolowania okresów »innej pracy«, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz w tym formę rejestrowania i szczególne przypadki, w okresach których ma to nastąpić, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów co najmniej jednego tygodnia, w czasie których kierowca jest poza pojazdem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”; i nie może prowadzić żadnej działalności za jego pomocą. [Popr. 826]

8a) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Procedura zgody

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”; [Am. 827]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

8b) art. 13 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) wspierania spójnego podejścia i ujednocionej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne;” [Popr. 828]

8c) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Negocjacje z państwami trzecimi

Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Unia podejmie negocjacje z odpowiednimi państwami trzecimi w celu stosowania zasad odpowiadających ustanowionym w niniejszej dyrektywie.

Do czasu zakończenia tych negocjacji państwa członkowskie włączą dane dotyczące kontroli pojazdów z państw trzecich do informacji przekazywanych Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”; [Popr. 829]

8d) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Aktualizacja załączników

Zgodnie z art. 15a Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu wprowadzenia niezbędnych dostosowań do zmian w najlepszych praktykach.”; [Popr. 830]

8e) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 15a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, powierza się Komisji na okres 5 lat od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. 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. 9 ust. 3 i art. 15, 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.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 3 i art. 15 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.”; [Popr. 831]

(9) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

-a) w części A pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) **dienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy iienne oraz tygodniowe okresy odpoczynku; wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z postanowieniami załącznika II do niniejszej dyrektywy lub na wydruku;**”; [Popr. 832]

-aa) w części A pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) **dla okresu, o którym mowa w art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, jako przypadki przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu traktuje się wszelkie okresy trwające ponad jedną minutę, w których prędkość pojazdu przekracza 90 km/h dla pojazdów kategorii N3 lub 105 km/h dla pojazdów kategorii M3 (zgodnie z definicją kategorii N3 i M3 w dyrektywie 2007/46/WE ⁽¹⁾);**” [Popr. 833]

(¹) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa), (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

-ab) w części A pkt 4) otrzymuje brzmienie:

„4) **prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w razie potrzeby, obecność dokumentów, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;**”; [Popr. 834]

(a) w części A dodaje się pkt w brzmieniu:

„6) **tygodniowy czas pracy, określony w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, pod warunkiem że technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli;**”; [Popr. 835]

(b) w części B dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) **wymogi dotyczące tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określone w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE;**”;

(ba) w części B akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„**Jeśli wykryto naruszenie przepisów, państwo członkowskie może, w razie potrzeby, zbadać wspólną odpowiedzialność innych osób nakłaniających lub osób współdziałających przy naruszeniu przepisów w łańcuchu transportowym, takich jak spedytorzy, nadawcy ładunku lub podwykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014.**” [Popr. 836]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

Artykuł 2

1. Niniejszy artykuł ustanawia szczegółowe przepisy w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE odnoszących się do delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE odnoszących się do wymogów administracyjnych i środków kontroli dotyczących delegowania tych kierowców.

1a. Te szczegółowe przepisy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa z siedzibą w państwie członkowskim podejmujące jeden ze środków wykraczających poza granice państwowe, wymienionych w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE.

~~2. Państwa członkowskie nie stosują przepisów art. 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE do kierowców w sektorze transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) wspomnianej dyrektywy, wykonujących przewozy międzynarodowe zdefiniowane w rozporządzeniach nr 1072/2009 i 1073/2009 w przypadku gdy okres delegowania do pracy na ich terytorium jest krótszy lub równy licząc 3 dni w okresie jednego miesiąca kalendarzowego.~~

2. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli wykonuje on przewozy dwustronne.

Do celów niniejszej dyrektywy dwustronny przewóz towarów to przewożenie towarów na podstawie umowy przewozowej z państwa członkowskiego siedziby zdefiniowanego w art. 2 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby.

2a. Począwszy od dnia, w którym kierowcy ręcznie rejestrują przekroczenie granicy zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, państwa członkowskie stosują również przewidziane w ust. 2 zwolnienie dotyczące przewozu towarów, jeżeli:

— kierowca wykonuje dwustronny przewóz towarów, a oprócz tego jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że nie wykonuje załadunku i rozładunku towarów w tym samym państwie członkowskim.

Jeżeli po przewozie dwustronnym, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonywano dodatkowych czynności, następuje przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, odstępstwo obowiązuje podczas maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku, z zastrzeżeniem spełnienia powyższych warunków.

Zwolnienie to ma zastosowanie wyłącznie do dnia, od którego inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestracji przekroczenia granicy i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) nr 165/2014, będą instalowane w pojazdach rejestrowanych w państwie członkowskim po raz pierwszy, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit drugi tego rozporządzenia. Począwszy od tego dnia, zwolnienie, o którym mowa w akapicie pierwszym, ma zastosowanie wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.

2b. Kierowcy wykonującego okazjonalne lub regularne międzynarodowe przewozy pasażerów zdefiniowane w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009 nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli:

— zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim lub

— zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby lub

— zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby do celów wycieczek lokalnych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009.

2c. Kierowcę wykonującego przewozy kabotażowe określone w rozporządzeniach (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 uznaje się za pracownika delegowanego zgodnie z dyrektywą 96/71/WE.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

2d. Z zastrzeżeniem art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego na terytorium państwa członkowskiego, przez które przejeżdża tranzytem i nie wykonuje w nim załadunku ani rozładunku towaru oraz nie zabiera ani nie wysadza pasażerów.

2e. W przypadku gdy kierowca wykonuje początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego określonego w dyrektywie 92/106/EWG, nie jest uznawany za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli na sam ten odcinek drogowy składają się operacje przewozu dwustronnego określone w ust. 2.

2f. Państwa członkowskie zapewniają, aby zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w układach zbiorowych zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 tej dyrektywy, były udostępniane w przystępnej i przejrzystej postaci przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz kierowcom delegowanym. Odpowiednie informacje obejmują w szczególności poszczególne wynagrodzenia i ich składowe, w tym składowe wynagrodzeń przewidziane w układach zbiorowych mających zastosowanie na szczeblu lokalnym lub regionalnym, metodę zastosowaną do wyliczania należnego wynagrodzenia, a w stosownych przypadkach kryteria klasyfikacji do poszczególnych kategorii płacowych. Zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/957/UE zmieniającą dyrektywę 96/71/WE przedsiębiorstwa transportowe nie są karane za brak zgodności z tymi postanowieniami dotyczącymi części wynagrodzeń, metody stosowanej do wyliczania należnego wynagrodzenia, a w stosownych przypadkach kryteriów klasyfikacji do poszczególnych kategorii płacowych, które nie są publicznie dostępne.

2 g. Przedsiębiorstwa transportowe prowadzące działalność w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa prowadzące działalność w państwie członkowskim.

Przyznając dostęp do rynku UE przedsiębiorstwom transportu drogowego mającym siedziby w państwach trzecich, państwa członkowskie wdrażają w umowach dwustronnych z tymi państwami trzecimi środki równoważne z dyrektywą 96/71/WE i niniejszą dyrektywą [XX/XX] (lex specialis). Państwa członkowskie dążą również do wdrożenia takich równoważnych środków w kontekście porozumień wielostronnych z państwami trzecimi. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odnośnych postanowieniach umów dwustronnych i wielostronnych zawartych przez nie z państwami trzecimi.

Aby zapewnić odpowiednią kontrolę tych równoważnych środków dotyczących delegowania pracowników przez przewoźników z państw trzecich, państwa członkowskie zapewniają wdrożenie w kontekście Umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR) zmienionych przepisów rozporządzenia (UE) XXX/XXX w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografu [rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014]. [Popr. 837]

W przypadku, gdy okres delegowania jest dłuższy niż 3 dni, państwa członkowskie stosują przepisy art. 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE w odniesieniu do całego okresu delegowania pracowników na ich terytorium w okresie jednego miesiąca kalendarzowego, o którym mowa w akapicie pierwszym. [Popr. 838]

3. Do celów wyliczenia okresów delegowania, o których mowa w ust. 2: [Popr. 839]

(a) ~~dzienny okres pracy przez okres krótszy niż sześć godzin spędzonych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za pół dnia; [Popr. 840]~~

(b) ~~dzienny okres pracy przez okres co najmniej sześciu godzin spędzonych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za cały dzień; [Popr. 841]~~

(c) ~~przerwy i okresy odpoczynku oraz okresy gotowości spędzone na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za okres pracy. [Popr. 842]~~

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 9 dyrektywy 2014/67/UE państwa członkowskie mogą wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne: [Popr. 843]

(a) ~~obowiązek przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim do przesłania zgłoszenia delegowania do którego kierowca jest delegowany, zgłoszenia i jego wszelkich aktualizacji w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego na mocy rozporządzenia (UE) nr 1024/2012, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, w jednym z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub w języku angielskim, zawierającego Unii Europejskiej, przy czym zgłoszenie to zawiera wyłącznie następujące informacje: [Popr. 844]~~

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (i) tożsamość przewoźnika drogowego, **przez wskazanie wewnątrzspółnotowego numeru identyfikacji podatkowej lub numeru licencji wspólnotowej**; [Popr. 845]
- (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej(-ych) osoby (osób) wyznaczonej (-ych) w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami państwa przyjmującego, w którym świadczone są usługi, oraz która (-e) przesyła (-ją) i otrzymuje (-ją) dokumenty lub zawiadomienia;
- (iii) ~~przewidywana liczba i tożsamość kierowców~~ **informacje o delegowanym kierowcy obejmujące następujące dane: tożsamość, państwo zamieszkania, państwo, w którym opłacane są składki na ubezpieczenie społeczne, numer zabezpieczenia społecznego i numer prawa jazdy**; [Popr. 846]
- (iv) ~~przewidywany~~ **przewidywana data rozpoczęcia i szacowany czas trwania oraz data zakończenia delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania a także prawo, któremu podlega umowa o pracę**; [Popr. 847]
- (iva) **w przypadku przewoźników transportu drogowego towarów: tożsamość i dane kontaktowe odbiorców, jeżeli przewoźnik nie stosuje e-CMR**; [Popr. 848]
- (v) numery tablic rejestracyjnych pojazdów wykorzystywanych do delegowania;
- (vi) rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy;
- (via) **for the road haulage operators: addresses of loading(s) and unloading(s), provided that the transport operator does not use e-CMR**; [Am. 849]
- (b) zobowiązanie ~~kierowców~~ **przewoźnika drogowego do prowadzenia i udostępniania** ~~adopilnowania, by kierowca miał do dyspozycji~~ **na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii** ~~kopię~~ **zgłoszenia delegowania i dowodu operacji transportu odbywającej się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub dowody, o których mowa w art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009. [Popr. 850]**
- (c) zobowiązanie ~~kierowców~~ **przewoźnika drogowego do prowadzenia i udostępniania** ~~zapewnienia, aby kierowca miał do dyspozycji~~ **na żądanie w trakcie kontroli drogowej** ~~zapisów~~ **zapisy** tachografu, a w szczególności ~~zapisów dotyczących zapisy dotyczące~~ **kodów krajów państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas prowadzenia operacji międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych**; [Popr. 851]
- ca) **podczas kontroli drogowych, o których mowa w lit. b) i c) niniejszego artykułu, kierowca ma prawo skontaktować się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą bądź innym podmiotem, który może dostarczyć żądane dokumenty**; [Popr. 852]
- (d) zobowiązanie ~~kierowców~~ **do prowadzenia i udostępniania** ~~na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG⁽¹⁶⁾, przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski~~; [Popr. 854]
- (e) zobowiązanie ~~kierowców~~ **do udostępniania** ~~na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii odcinków wypłaty za ostatnie dwa miesiące; podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, który może dostarczyć mu tę kopię~~; [Popr. 855]
- (f) ~~obowiązek~~ **zobowiązanie** przewoźnika drogowego do ~~wydania~~ **wysłania za pośrednictwem interfejsu publicznego IMI, po okresie delegowania, w formie papierowej lub elektronicznej, [...] kopii dokumentów, o których mowa w lit. b), c) i e), na wniosek organów przyjmującego państwa członkowskiego, do którego pracownik został delegowany, a także dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia delegowanych kierowców za okres delegowania oraz**

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa Rady 91/533/EWG z dnia 14 października 1991 r. w sprawie obowiązku pracodawcy dotyczącego informowania pracowników o warunkach stosowanych do umowy lub stosunku pracy (Dz.U. L 288 z 18.10.1991, s. 32).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

umowy o pracę lub równoważnego dokumentu w rozsądnym okresie rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG⁽¹⁷⁾, rozliczeń czasu pracy i dowodów płatności;

Przewoźnik drogowy przedstawia żądaną dokumentację za pośrednictwem interfejsu publicznego IMI w terminie 2 miesięcy od daty złożenia wniosku.

Jeżeli przewoźnik drogowy nie prześle całej wymaganej dokumentacji za pośrednictwem interfejsu publicznego IMI w określonym terminie, właściwe organy państwa członkowskiego, w którym nastąpiło delegowanie, mogą – zgodnie z art. 6 i 7 dyrektywy 2014/67/UE – zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. Jeżeli taki wniosek został złożony za pośrednictwem IMI, właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, mają dostęp do zgłoszenia delegowania i innych istotnych informacji przedłożonych przez przewoźnika za pośrednictwem interfejsu publicznego IMI.

Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, zapewniają, by dokumenty wymagane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym nastąpiło delegowanie, zostały dostarczone za pośrednictwem IMI w terminie 25 dni roboczych od daty złożenia wniosku. [Popr. 853]

5. Do celów ust. 4 lit. a), przewoźnik drogowy może dostarczyć zgłoszenie delegowania obejmujące okres nieprzekraczający sześciu miesięcy. [Popr. 856]

5a. Informacje zawarte w zgłoszeniach są zapisywane w repozytorium IMI do celów kontroli, gdzie – przez okres 18 miesięcy – są bezpośrednio i w czasie rzeczywistym dostępne dla wszystkich właściwych organów innych państw członkowskich wyznaczonych zgodnie z art. 3 dyrektywy 2014/67/UE, art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i art. 7 dyrektywy 2006/22/WE.

Właściwy organ krajowy może umożliwić partnerom społecznym dostęp do informacji zgodnie z prawem krajowym i praktykami krajowymi, pod warunkiem że informacje te:

— dotyczą delegowania na terytorium danego państwa członkowskiego;

— są wykorzystywane do celów egzekwowania przepisów dotyczących delegowania oraz

— przetwarzanie danych odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych. [Popr. 857]

5b. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu opracowania standardowych formularzy we wszystkich językach urzędowych Unii do wykorzystania przez składających zgłoszenia za pośrednictwem interfejsu publicznego IMI, określa funkcje zgłoszenia w IMI i jak należy przedstawić w zgłoszeniu informacje, o których mowa w ust. 4 lit. a) ppkt (i)–(via), a także dba o to, aby informacje zawarte w zgłoszeniach były automatycznie tłumaczone na język przyjmującego państwa członkowskiego. Akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 2a ust. 2. [Popr. 858]

5c. Państwa członkowskie unikają zbędnych opóźnień we wdrażaniu środków kontroli, które mogą mieć wpływ na czas trwania i przewidywane daty delegowania. [Popr. 859]

5d. Właściwe organy w państwach członkowskich ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy oraz przekazują wszelkie istotne informacje na warunkach określonych w dyrektywie 2014/67/UE i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. [Popr. 860]

⁽¹⁷⁾ Dyrektywa Rady 91/533/EWG z dnia 14 października 1991 r. w sprawie obowiązku pracodawcy dotyczącego informowania pracowników o warunkach stosowanych do umowy lub stosunku pracy (Dz.U. L 288 z 18.10.1991, s. 32).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

Artykuł 2a

1. Komisję wspiera komitet ustanowiony zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. [Popr. 861]

Artykuł 2b

Państwa członkowskie przewidują kary wobec nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców z tytułu nieprzebrzegania art. 2 niniejszej dyrektywy, jeżeli wiedzą oni lub w świetle wszystkich stosownych okoliczności powinni wiedzieć, że zlecane przez nich usługi transportowe naruszają postanowienia niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. [Popr. 862]

Artykuł 2c

Komisja dokonuje oceny istniejących instrumentów i najlepszych praktyk propagujących odpowiedzialne społecznie postępowanie wszystkich podmiotów w łańcuchu dostaw towarów i w razie potrzeby występuje z wnioskiem ustawodawczym w celu stworzenia europejskiej platformy zaufania do dnia... [dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]. [Popr. 863]

Artykuł 2d**Inteligentne egzekwowanie**

1. Z zastrzeżeniem dyrektywy 2014/67/UE oraz z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków zapisanych w art. 2 niniejszej dyrektywy państwa członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE.
2. Każde państwo członkowskie dopilnowuje, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały, w stosownych przypadkach, kontrolę delegowania i aby kontrole te były przeprowadzane bez dyskryminacji, zwłaszcza bez dyskryminacji ze względu na tablice rejestracyjne pojazdów wykorzystywanych w delegowaniu.
3. Państwa członkowskie ukierunkowują kontrole na przedsiębiorstwa zaklasyfikowane jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku naruszenia postanowień art. 2 niniejszej dyrektywy, które mają do nich zastosowanie. W tym celu państwa członkowskie – w ramach systemu klasyfikacji ryzyka, jaki ustanowiły na mocy art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE i rozszerzyły zgodnie z art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 – traktują ryzyko takiego naruszenia jako zagrożenie samo w sobie.
4. Do celów ust. 3 państwa członkowskie mają dostęp do istotnych informacji i danych zapisanych, przetworzonych lub przechowywanych w inteligentnym tachografie, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w zgłoszeniach delegowania, o których mowa w art. 2 ust. 4 niniejszej dyrektywy, i w elektronicznych dokumentach przewozowych, takich jak elektroniczne listy przewozowe na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (e-CMR).
5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu określenia cech danych, do których mają dostęp państwa członkowskie, warunków wykorzystywania takich danych i specyfikacji technicznych dotyczących ich przekazywania i dostępu do nich, przy czym w aktach tych określa się w szczególności:

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (a) szczegółowy wykaz informacji i danych, do których muszą mieć dostęp właściwe organy krajowe, a w tym co najmniej czas i lokalizacja przejść granicznych, załadunek i rozładunek, numer rejestracyjny pojazdu i dane kierowcy;
- (b) prawa dostępu właściwych organów, w stosownych przypadkach zróżnicowane w zależności od rodzaju właściwego organu, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystania danych;
- (c) specyfikacje techniczne dotyczące przekazywania danych, o których mowa w lit. a), lub dostępu do nich, w tym, w stosownych przypadkach, maksymalny okres przechowywania danych, zróżnicowany w razie potrzeby w zależności od rodzaju danych.

6. Wszelkie dane osobowe, o których mowa w niniejszym artykule, są dostępne i przechowywane nie dłużej niż jest to absolutnie niezbędne do celów, do których dane zostały zgromadzone lub w związku z którymi są dalej przetwarzane. Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają zniszczone.

7. Co najmniej trzy razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe pod kątem delegowania, przy czym mogą je wykonywać łącznie z kontrolami prowadzonymi zgodnie z art. 5 dyrektywy 2006/22/WE. Kontrole te podejmowane są jednocześnie przez organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów w dziedzinie delegowania pracowników z co najmniej dwóch państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na własnym terytorium. Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych państwa członkowskie wymieniają się informacjami na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń.

Streszczenie wyników tych skoordynowanych kontroli jest udostępniane publicznie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych. [Popr. 864]

Artykuł 2e

Zmiana rozporządzenia (UE) nr 1024/2012

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkty w brzmieniu:

„12a. Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG: Artykuł 8

12b. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE w kwestii delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego: art. 2 ust. 5.” [Popr. 865]

Artykuł 3

Sprawozdawczość i przegląd

1. Komisja oceni wykonanie niniejszej dyrektywy, w szczególności wpływ art. 2, do dnia [3 lata od daty transpozycji niniejszej dyrektywy] i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach sprawozdaniu Komisji towarzyszy wniosek ustawodawczy.

1. Państwa członkowskie składają Komisji coroczne sprawozdania z wdrażania niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do inteligentnego egzekwowania prawa, o którym mowa w art. 2d, oraz do potencjalnych trudności w egzekwowaniu prawa.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

Aby umożliwić ocenę skuteczności informacji dotyczących egzekwowania prawa, w sprawozdaniu podaje się informacje na temat skuteczności:

- inteligentnych tachografów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014;
- wykorzystywania systemów IMI, o których mowa w art. 2 ust. 5a i 5b niniejszej dyrektywy;
- wykorzystywania elektronicznych dokumentów transportowych, takich jak elektroniczne listy przewozowe na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (e-CMR);
- wymiany informacji między właściwymi organami za pośrednictwem ERRU i IMI, a także informacji na temat skuteczności bezpośredniego dostępu organów w czasie rzeczywistym zarówno do ERRU, jak i IMI za pośrednictwem aplikacji UE podczas kontroli drogowych, zgodnie z art. 8 i 9 dyrektywy 2006/22/WE; oraz
- wdrożenia programu szkoleniowego mającego pomóc kierowcom i wszystkim innym podmiotom uczestniczącym w procedurze, w tym przedsiębiorstwom, organom administracyjnym, inspektorom, w dostosowaniu się do nowych przepisów i wymogów, które ich dotyczą.

2. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja regularnie dokonuje oceny niniejszej dyrektywy i przedkłada wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające formę sprawozdań, o których mowa w ust. 1, i ustanawiające wytyczne dotyczące tych sprawozdań.

Te akty wykonawcze mogą zawierać przepisy wymagające od państw członkowskich przekazywania Komisji danych dotyczących przepływów ruchu oraz danych dotyczących państw członkowskich rejestracji pojazdów, od których pobrano opłaty w systemach poboru opłat drogowych w państwach członkowskich, jeżeli takie dane istnieją, do celów oceny skuteczności wykonywania niniejszej dyrektywy.

3. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 1 i 2, dołącza się odpowiednie wnioski.

3. Nie później niż dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wykonania i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w zakresie skuteczności egzekwowania prawa, w tym w odniesieniu do analizy kosztów i korzyści stosowania czujników wagowych do celów automatycznej rejestracji punktów załadunku/rozładunku. W stosownych przypadkach Komisja dołącza do sprawozdania wnioski ustawodawczy. Sprawozdanie to podawane jest do wiadomości publicznej. [Popr. 866]

Artykuł 3a

Szkolenia

Aby zapewnić zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy, zarówno Komisja, jak i państwa członkowskie opracowują kompleksowy i zintegrowany program szkoleń i dostosowania do nowych norm i wymogów dla kierowców i pozostałych podmiotów uczestniczących w procedurze: przedsiębiorstw, organów administracyjnych, funkcjonariuszy odpowiedzialnych za kontrole. [Popr. 867]

Artykuł 4

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [...] r. [termin transpozycji będzie możliwie najkrótszy i zasadniczo nie będzie przekraczać dwóch lat] **30 lipca 2020 r.**, przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. [Popr. 868]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

Ze względu na uznany wysoki stopień mobilności transportu sektor ten jest zwolniony z obowiązku stosowania środków wynikających z aktu ustawodawczego zmieniającego dyrektywę 96/71/WE do czasu wejścia w życie niniejszej dyrektywy. [Popr. 869]

Sektor transportu jest zwolniony z obowiązku stosowania środków wynikających z aktu ustawodawczego zmieniającego dyrektywę 96/71/WE do czasu wejścia w życie wymogów dotyczących egzekwowania prawa określających szczegółowe przepisy dotyczące transportu na mocy niniejszej dyrektywy. [Popr. 870]

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [...] r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ... dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
