

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

P8_TA(2019)0340

Maksymalny dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu, minimalne przerwy oraz dzienny i tygodniowy czas odpoczynku oraz określanie położenia za pomocą tachografów *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2021/C 116/12)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0277),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0167/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 stycznia 2018 r. ⁽¹⁾,
 - po konsultacji z Komitetem 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 (A8-0205/2018),
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)0122

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 4 kwietnia 2019 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... 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

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) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportu drogowego mają podstawowe znaczenie dla utworzenia bezpiecznego, efektywnego i „społecznie odpowiedzialnego i niedyskryminującego” sektora transportu drogowego, **który jest w stanie przyciągnąć wykwalifikowanych pracowników**. W celu ułatwienia tego procesu konieczne jest, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, **proporcjonalne**, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do zastosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i konsekwentny sposób w całej Unii. [Popr. 346]
- (2) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności wdrażania istniejących unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, a w szczególności rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ stwierdzono pewne braki w ~~obowiązujących ramach~~ **we wdrażaniu ram** prawnych. Niejasne i ~~nieodpowiednie~~ przepisy dotyczące tygodniowego odpoczynku, miejsc odpoczynku, przerw przy pracy w obsadzie kilkuosobowej oraz brak przepisów dotyczących powrotu kierowców do domu **lub innego wybranego przez nich miejsca** prowadzą do rozbieżnych interpretacji i praktyk w zakresie egzekwowania przepisów w państwach członkowskich. Kilka państw członkowskich niedawno jednostronnie przyjęło środki jeszcze bardziej zwiększające niepewność prawną i nierówne traktowanie kierowców i przewoźników. **Tymczasem ustalenia dotyczące maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 skutecznie przyczyniają się do poprawy warunków socjalnych kierowców pojazdów, a także do poprawy ogólnego bezpieczeństwa na drogach, dlatego też należy podjąć działania, aby zagwarantować ich przestrzeganie**. [Popr. 347]
- (2a) **Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i egzekwowanie prawa wszyscy kierowcy powinni być w pełni świadomi zarówno przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku, jak i dostępności miejsc odpoczynku. Dlatego też właściwe jest, aby państwa członkowskie opracowały wytyczne, w których niniejsze rozporządzenie zostanie przedstawione w jasny i prosty sposób, które dostarczą przydatnych informacji na temat parkingów i miejsc odpoczynku oraz w których podkreślone zostanie znaczenie walki z problemem zmęczenia**. [Popr. 348]
- (2b) **Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno się zachęcać przedsiębiorstwa transportowe do przyjęcia kultury bezpieczeństwa, która obejmowałaby strategie i procedury bezpieczeństwa wydane przez kierownictwo wyższego szczebla, zaangażowanie ze strony bezpośredniego kierownictwa we wdrażanie polityki bezpieczeństwa oraz gotowość pracowników do przestrzegania zasad bezpieczeństwa. Należy wyraźnie skoncentrować się na kwestiach związanych z bezpieczeństwem transportu drogowego, takich jak zmęczenie, odpowiedzialność, planowanie podróży, system dyżurów, płace uzależnione od wyników i zarządzanie „dokładnie na czas”**. [Popr. 349]
- (3) W ocenie ex post rozporządzenia (WE) nr 561/2006 potwierdzono, że niespójne i nieskuteczne egzekwowanie unijnych przepisów socjalnych wynika głównie z niejasnych przepisów, niewydajnego i **nierównego** wykorzystania narzędzi kontroli oraz niewystarczającej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi, **co pogłębia fragmentaryzację europejskiego rynku wewnętrznego**. [Popr. 350]
- (4) Jasne, odpowiednie i jednakowo egzekwowane przepisy mają również zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów polityki w zakresie poprawy warunków pracy kierowców, a w szczególności zapewnienia niezakłóconej i **uczciwej** konkurencji między przewoźnikami oraz przyczynienia się do bezpieczeństwa drogowego wszystkich użytkowników dróg. [Popr. 351]

⁽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.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (4a) *Wszelkie przepisy krajowe mające zastosowanie do transportu drogowego muszą być proporcjonalne i uzasadnione oraz nie mogą utrudniać ani ograniczać atrakcyjności korzystania z podstawowych swobód zagwarantowanych w traktacie, takich jak swobodny przepływ towarów i swoboda świadczenia usług, tak aby utrzymać, a nawet poprawić konkurencyjność Unii Europejskiej. [Popr. 352]*
- (4b) *Aby zapewnić równe warunki prowadzenia działalności w sektorze transportu drogowego w całej Europie, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,4 tony wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym. [Popr. 356/rev]*
- (5) Istniejący wymóg dotyczący przerw okazał się niewłaściwy i niepraktyczny dla kierowców prowadzących pojazd w zespole. W związku z tym należy dostosować wymóg rejestrowania przerw do specyfiki operacji transportowych wykonywanych przez kierowców prowadzących pojazd w zespole.
- (5a) *Przewóz towarów różni się zasadniczo od przewozu osób. Kierowcy autokarów pozostają w bliskim kontakcie z pasażerami i powinni móc robić przerwy w bardziej elastyczny sposób, nie wydłużając czasu prowadzenia pojazdu lub nie skracając czasu odpoczynku i długości przerw. [Popr. 354]*
- (6) Kierowcy wykonujący długodystansowe międzynarodowe operacje transportowe spędzają dużo czasu poza domem. Obecne wymogi dotyczące regularnego tygodniowego odpoczynku niepotrzebnie przedłużają te okresy. Wskazane jest zatem, aby dostosować przepis dotyczący regularnego tygodniowego odpoczynku w taki sposób, aby kierowcom łatwiej było wykonywać operacje transportowe zgodnie z przepisami i wracać do domów **lub wybranych przez nich miejsc** na regularny tygodniowy odpoczynek oraz pobierać pełną rekompensatę za wszelkie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Konieczne jest również zapewnienie, by operatorzy organizowali pracę kierowców w taki sposób, aby te okresy spędzane poza domem nie były zbyt długie. **Gdy kierowca postanowi spędzić czas odpoczynku w domu, przedsiębiorstwo transportowe powinno zapewnić mu możliwość powrotu.** [Popr. 355]
- (6a) *Jeżeli przewiduje się, że praca, jaką kierowca wykonuje na rzecz pracodawcy, obejmuje inne czynności niż zadania zawodowego prowadzenia pojazdu, takie jak załadunek/rozładunek, znalezienie miejsca parkingowego, utrzymanie pojazdu, przygotowanie drogi itp., czas wykonania tych czynności należy uwzględnić w ustalaniu czasu pracy kierowcy, możliwości odpowiedniego odpoczynku i wynagrodzenia. [Popr. 356]*
- (6b) *W celu ochrony warunków pracy kierowców w miejscach załadunku i rozładunku właściciele i operatorzy takich miejsc powinni zapewnić kierowcy dostęp do pomieszczeń sanitarnych. [Popr. 357]*
- (6c) *Szybki rozwój techniki niesie za sobą rozwój coraz bardziej zaawansowanych systemów jazdy autonomicznej. W przyszłości systemy te mogą umożliwić zróżnicowane wykorzystanie pojazdów, których prowadzenie nie wymaga kierowcy. Może to zaowocować nowymi możliwościami działania, takimi jak jazda w kolumnie ciężarówek. W związku z tym konieczne będzie dostosowanie obowiązujących przepisów, w tym przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, dlatego też ważne są postępy na szczeblu grupy roboczej EKG ONZ. Komisja przedstawi sprawozdanie z oceny stosowania systemów jazdy autonomicznej wykorzystywanych w państwach członkowskich oraz w razie potrzeby wniosek ustawodawczy, w którym uwzględnione zostaną korzyści płynące z technologii jazdy autonomicznej. Celem tego ustawodawstwa będzie zagwarantowanie bezpieczeństwa drogowego, równych warunków działania oraz odpowiednich warunków pracy, a także umożliwienie UE promowania nowych innowacyjnych technologii i praktyk. [Popr. 358]*
- (7) Istnieją różnice między państwami członkowskimi w kwestii interpretacji i wdrażania wymogów w zakresie tygodniowego odpoczynku w odniesieniu do miejsca, w którym ten odpoczynek ma się odbywać. **Aby zapewnić dobre warunki pracy i bezpieczeństwo kierowców**, należy zatem doprecyzować wymóg zagwarantowania, że kierowcy **będą** mieli zapewnione odpowiednie **wysokiej jakości i dostosowane do obu płci** zakwaterowanie **lub inne miejsce wybrane przez kierowcę i opłacone przez pracodawcę** do odbywania regularnego tygodniowego odpoczynku, jeżeli ma on miejsce z dala od domu. **Państwa członkowskie powinny zapewnić dostępność wystarczającej liczby bezpiecznych parkingów dostosowanych do potrzeb kierowców.** [Popr. 359]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (7a) *Specjalne miejsca parkingowe powinny dysponować pełną infrastrukturą niezbędną dla dobrych warunków odpoczynku, tj. urządzeniami sanitarnymi i zapewniającymi bezpieczeństwo, infrastrukturą kuchenną itp. [Popr. 360]*
- (7b) *Odpowiednie miejsca odpoczynku mają kluczowe znaczenie dla poprawy warunków pracy kierowców w sektorze i utrzymania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponieważ odpoczynek w kabinie kierowcy jest charakterystycznym elementem sektora transportu i w niektórych przypadkach jest pożądanym z punktu widzenia wygody i stosowności, kierowcy powinni mieć możliwość odpoczynku w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w odpowiednie miejsce do spania. Dlatego też państwa członkowskie nie powinny nadmiernie utrudniać lub uniemożliwiać tworzenia specjalnych miejsc parkingowych. [Popr. 361]*
- (7c) *Zmienione wytyczne dotyczące TEN-T przewidują tworzenie miejsc parkingowych przy autostradach co około 100 km, aby zapewnić użytkownikom korzystającym z dróg w celach handlowych miejsca parkingowe o odpowiednim poziomie bezpieczeństwa i ochrony, dlatego też należy zachęcać państwa członkowskie do wdrażania wytycznych dotyczących TEN-T oraz do odpowiedniego wspierania bezpiecznych i właściwie dostosowanych parkingów oraz inwestycji w nie. [Popr. 362]*
- (7d) *Aby zapewnić dobrej jakości i przystępne cenowo miejsca odpoczynku, Komisja i państwa członkowskie powinny zachęcać do zakładania przedsiębiorstw społecznych, handlowych, publicznych oraz innych, które zajmowałyby się obsługą tych miejsc. [Popr. 363]*
- (8) *Kierowcy często stają w obliczu nieprzewidzianych okoliczności, które uniemożliwiają dotarcie do pożądanego miejsca odpoczynku tygodniowego bez naruszania przepisów unijnych. Wskazane jest zatem ułatwienie kierowcom radzenia sobie w takich okolicznościach i umożliwienie im dotarcia do miejsca zaplanowanego tygodniowego odpoczynku bez naruszania wymogów dotyczących maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu.*
- (8a) *Wiele przewozów drogowych na terytorium Unii obejmuje pokonywanie niektórych odcinków trasy w transporcie promowym lub kolejowym. Należy zatem wprowadzić jasne i odpowiednie przepisy dotyczące okresów odpoczynku i przerwy przy wykonywaniu takich przewozów. [Popr. 364]*
- (9) *W celu zapobiegania rozbieżnościom w praktykach dotyczących egzekwowania przepisów i ich ograniczania, a także w celu dalszego zwiększenia skuteczności i efektywności transgranicznego egzekwowania prawa kluczowe znaczenie ma ustanowienie jasnych zasad w odniesieniu do regularnej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.*
- (9a) *W celu zapewnienia skutecznego egzekwowania przepisów istotne jest, by właściwe organy, prowadząc kontrole drogowe, były w stanie stwierdzić, że w dniu kontroli oraz w ciągu poprzedzających ją 56 dni przestrzegano czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku. [Popr. 365]*
- (9b) *Aby zapewnić jasność, zrozumiałość i możliwość egzekwowania przepisów, kierowcy muszą mieć dostęp do informacji. Cel ten należy osiągnąć w drodze koordynacji przez Komisję. Kierowcy powinni również otrzymywać informacje o miejscach odpoczynku i bezpiecznych parkingach, aby móc lepiej planować przejazdy. Koordynacja przez Komisję powinna również obejmować uruchomienie bezpłatnej infolinii służącej do ostrzegania służb kontrolnych o przypadkach wywierania nadmiernej presji na kierowców, oszustw lub zachowań niezgodnych z prawem. [Popr. 366]*
- (9c) *Artykuł 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 zobowiązuje państwa członkowskie, by, oceniając reputację, stosowały wspólną klasyfikację naruszeń. Państwa członkowskie powinny podjąć wszystkie niezbędne środki, aby zapewnić, że przepisy krajowe dotyczące sankcji mających zastosowanie do naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 będą wdrażane w sposób skuteczny, proporcjonalny i odwoływalny od ich popełnienia. Konieczne są dalsze działania w celu zapewnienia, że wszystkie sankcje stosowane przez państwa członkowskie będą niedyskryminacyjne i proporcjonalne do wagi naruszenia. [Popr. 367]*

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- (10) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w celu wyjaśnienia wszelkich przepisów tego rozporządzenia oraz w celu ustalenia wspólnego podejścia w zakresie ich stosowania i egzekwowania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011⁽⁵⁾.
- (11) W celu zwiększenia efektywności egzekwowania przepisów socjalnych ~~należy w pełni wykorzystać potencjał obecnych i przyszłych systemów tachografu~~ **obecne systemy inteligentnego tachografu powinny być obowiązkowe w transporcie międzynarodowym**. W związku z tym funkcje tachografu powinny zostać ulepszone, aby umożliwić bardziej precyzyjne określenie położenia, ~~w szczególności podczas międzynarodowych operacji transportowych~~. [Popr. 368]
- (11a) **Szybki rozwój nowych technologii i digitalizacja w całej gospodarce Unii oraz potrzeba zapewnienia równych szans wszystkim przedsiębiorstwom w międzynarodowym transporcie drogowym sprawiają, że konieczne jest skrócenie okresu przejściowego przewidzianego na zainstalowanie inteligentnych tachografów w zarejestrowanych pojazdach. Inteligentny tachograf przyczyni się do uproszczenia kontroli, a tym samym ułatwi pracę organów krajowych**. [Popr. 369]
- (11b) **Mając na uwadze powszechne korzystanie ze smartfonów oraz stały rozwój ich funkcji, a także rozmieszczenie systemu Galileo, który oferuje coraz szersze możliwości lokalizacji w czasie rzeczywistym wykorzystywane już w wielu urządzeniach mobilnych, Komisja powinna zbadać możliwości opracowania i uzyskania certyfikacji dla aplikacji na urządzenia mobilne, która będzie oferować takie same korzyści co inteligentny tachograf, po tych samych powiązanych kosztach**. [Popr. 370]
- (11c) **W celu zagwarantowania kierowcom odpowiednich norm bezpieczeństwa i higieny pracy konieczne jest stworzenie bezpiecznych parkingów, odpowiednich urządzeń sanitarnych i zakwaterowania wysokiej jakości lub modernizacja istniejącej infrastruktury. W Unii powinna istnieć odpowiednia sieć parkingów**. [Popr. 371]
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014⁽⁶⁾.
- (12a) **Zwraca uwagę, że przewóz towarów różni się od przewozu osób. Kierowcy autokarów pozostają w bliskim kontakcie z pasażerami i powinni mieć możliwość korzystania z odpowiedniejszych warunków w ramach niniejszego rozporządzenia bez wydłużania czasu prowadzenia pojazdu lub skracania czasu odpoczynku i długości przerw. Wobec tego Komisja oceni, czy można przyjąć specjalne przepisy dla tego sektora, zwłaszcza przepisy dotyczące kierowców wykonujących okazjonalne przewozy, jak określono w art. 2 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych**. [Popr. 372]

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

(-1) w art. 2 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:**„-aa) rzeczy w transporcie międzynarodowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,4 tony lub”;** [Popr. 373]

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

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

„**aa)** pojazdami lub zespołami pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy **lub do dostawy towarów, które wyprodukowano ręcznie w zakładzie zatrudniającym danego kierowcę**, które to pojazdy są używane wyłącznie w promieniu 150 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.”; [Popr. 374]

(1) w art. 3 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) pojazdami lub zespołami pojazdów używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy;”;

1a) w art. 3 dodaje się literę w brzmieniu:

„**ha)** lekkimi pojazdami użytkowymi wykorzystywanymi do przewozu towarów, w przypadku gdy przewóz nie odbywa się na zasadzie wynajmu lub za wynagrodzeniem, lecz na własny rachunek przedsiębiorstwa lub kierowcy oraz gdy kierowanie pojazdem nie stanowi głównej działalności osoby prowadzącej pojazd;” [Popr. 375]

(2) w art. 4 dodaje się lit. r) w brzmieniu:

„r) »niehandlowy przewóz« oznacza każdy przewóz drogowy inny niż na zasadzie wynajmu, za wynagrodzeniem lub na własny rachunek, za który nie otrzymuje się wynagrodzenia i który nie generuje żadnego dochodu **ani obrotu.**”; [Popr. 376]

(2a) w art. 4 dodaje się literę w brzmieniu:

„**ra)** »miejsce zamieszkania« oznacza miejsce zameldowania kierowcy w państwie członkowskim;” [Popr. 377]

(2b) art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minimalny wiek **kierowców** wynosi 18 lat.”; [Popr. 378]

(3) w art. 6 ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE zgodnie z art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.”;

(4) w art. 7 dodaje się akapit trzeci w brzmieniu:

„W przypadku pracy w obsadzie kilkuosobowej kierowca może podjąć decyzję o odbyciu przerwy trwającej 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę pod warunkiem, że kierowca, który ma przerwę nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.”;

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(5) art. 8 otrzymuje brzmienie:

(a) ust. 6 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„6. ~~W ciągu czterech kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:~~

a) cztery regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

b) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku trwające co najmniej 45 godzin i dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku trwające co najmniej 24 godziny.

~~Do celów lit. b) skrócone tygodniowe okresy odpoczynku należy zrekompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.”; [Popr. 379]~~

(b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. ~~Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku powinien bezpośrednio poprzedzać regularny tygodniowy odpoczynek wynoszący~~ **wykorzystuje się w połączeniu z regularnym tygodniowym odpoczynkiem wynoszącym** przynajmniej 45 godzin ~~lub następować bezpośrednio po nim.”; [Popr. 381]~~

(c) dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:

„8a. Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpoczynek tygodniowy trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejszy skrócony tygodniowy okres odpoczynku nie może odbywać się w pojeździe. ~~Odbywają się one w odpowiednim~~ **wysokiej jakości i przyjaznym dla obu płci, poza kabiną pojazdu,** wyposażonym w odpowiednie ~~pomieszczenia sanitarne i~~ **pomieszczenia sanitarne dla kierowcy. Odpoczynek odbywa się w następującym miejscu:** [Popr. 382]

a) ~~zapewnionym~~ **bądź opłaconym** przez pracodawcę, lub [Popr. 383]

b) ~~w domu~~ **miejscu zamieszkania kierowcy** lub w innej ~~prywatnej lokalizacji~~ **prywatnej lokalizacji** kierowcy. [Popr. 384]

8b. ~~Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić kierowcom odbywanie przynajmniej jednego regularnego tygodniowego odpoczynku lub tygodniowego odpoczynku trwającego dłużej niż 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku w domu~~ **miejscu zamieszkania lub , w okresie trzech innym miejscu wybranym przez kierowcę przed upływem każdego okresu czterech kolejnych tygodni. Nie później niż dwa tygodnie przed okresem odpoczynku kierowca informuje przedsiębiorstwo transportowe na piśmie, czy spędzi go w miejscu innym niż miejsce zamieszkania. Jeżeli kierowca zdecyduje się spędzić okres odpoczynku w miejscu zamieszkania, przedsiębiorstwo transportowe zapewnia mu niezbędne środki powrotu do tego miejsca. Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację na swoim terenie, aby móc ją przedstawić na żądanie organów kontrolnych.”; [Popr. 385]**

„Kierowca składa oświadczenie, że regularny tygodniowy okres odpoczynku lub okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku został wykorzystany w wybranym przez niego miejscu. Oświadczenie przechowuje się na terenie przedsiębiorstwa.” [Popr. 386]

ca) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„9a. Nie później niż... [dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja ocenia i informuje Parlament i Radę, czy można przyjąć odpowiedniejsze przepisy dotyczące kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób, jak określono w art. 2 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych.” [Popr. 380]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

5a) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8a

1. Do [sześciu miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o lokalizacji parkingów specjalnych na ich terytoriach, a następnie powiadamiają o wszelkich zmianach dotyczących tych informacji. Komisja zamieszcza listę wszystkich publicznie dostępnych parkingów specjalnych na jednej oficjalnej stronie internetowej, która jest regularnie aktualizowana.

2. Wszystkie parkingi posiadające przynajmniej udogodnienia i cechy określone w załączniku 1 i które figurują na liście opublikowanej przez Komisję zgodnie z ust. 2 mogą wskazywać przy wjeździe, że posiadają status parkingów specjalnych.

3. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzanie regularnych kontroli losowych, aby weryfikować spełnianie przez parkingi kryteriów parkingu specjalnego określonych w załączniku.

4. Państwa członkowskie prowadzą postępowania w sprawie skarg dotyczących parkingów specjalnych, które nie spełniają kryteriów określonych w załączniku.

5. Państwa członkowskie zachęcają do tworzenia parkingów specjalnych zgodnie z przepisami art. 39 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące dostępności odpowiednich miejsc odpoczynku dla kierowców i bezpiecznych parkingów. Do sprawozdania zostanie dołączony projekt rozporządzenia ustanawiającego normy i procedury certyfikacji parkingów specjalnych, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu. Sprawozdanie to będzie co roku uaktualniane na podstawie informacji gromadzonych przez Komisję zgodnie z ust. 5 i będzie zawierać wykaz proponowanych działań mających na celu zwiększenie liczby i poprawę jakości odpowiednich miejsc odpoczynku dla kierowców i bezpiecznych parkingów.” [Popr. 387]

(6) w art. 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji **kabinę sypialną**, koję lub kuszetkę.”; [Popr. 388]

6a) w art. 9 dodaje się następujący ustęp:

„1a. Odstępstwo przewidziane w ust. 1 może zostać rozszerzone na regularne tygodniowe okresy odpoczynku, jeżeli podróż promem lub pociągiem trwa minimalnie 12 godzin. Podczas tego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji **kabinę sypialną**.” [Popr. 389]

6b) w art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji **żadnego dodatkowego** wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości, **prędkości dostarczenia** i/lub ilości przewożonych towarów, jeżeli ich stosowanie zachęca do naruszeń niniejszego rozporządzenia.” [Popr. 390]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(7) w art. 12 dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„~~Pod warunkiem, że~~ **O ile** nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu, kierowca może **wyjątkowo** odstąpić od przepisów art. 8 ust. 2 i art. 8 ust. 6 akapit drugi, 6 ust. 1 i 2 **po odbyciu odpoczynku trwającego 30 minut**, aby być w stanie dojechać w **ciągu dwóch godzin do bazy pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje i gdzie rozpoczyna się tygodniowy okres odpoczynku kierowcy. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wydruku z urządzenia rejestrującego. Czas do dwóch godzin podlega rekompensacie równoważnym okresem odpoczynku do wykorzystania łącznie z którymkolwiek okresem odpoczynku przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.**”; [Popr. 391]

7a) art. 13 ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług do dostarczania przesyłek w ramach **przesyłek pocztowych zdefiniowanych w art. 2 ust. 6 dyrektywy 97/67/WE.**” [Popr. 392]

7b) art. 13 ust. 1 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach **lub po regionach oddzielonych od pozostałej części terytorium kraju** o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km², które nie są **połączone** z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych **ani nie graniczą z żadnym innym państwem członkowskim;**” [Popr. 393]

7c) w art. 13 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„**pa) pojazdami lub zespołami pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 44 ton wykorzystywanymi przez przedsiębiorstwo budowlane w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.**” [Popr. 394]

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

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

Informacje te są publikowane na specjalnej ogólnie dostępnej stronie internetowej prowadzonej przez Komisję Europejską we wszystkich językach urzędowych UE.”; [Popr. 395]

(9) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Państwa członkowskie zapewniają objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a) przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. **Z myślą o poprawie warunków pracy kierowców oraz bezpieczeństwie drogowym i egzekwowaniu przepisów** państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odpowiednich krajowych przepisach mających zastosowanie do takich kierowców **zapewniają parkingi i miejsca odpoczynku, wolne od śniegu i lodu w okresie zimowym, zwłaszcza w najbardziej oddalonych lub peryferyjnych regionach Unii Europejskiej**”; [Popr. 396]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

9a) w art. 17 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Sprawozdanie zawiera ocenę stosowania systemów jazdy autonomicznej w państwach członkowskich oraz możliwości rejestrowania przez kierowcę okresu, w którym włączony jest system jazdy autonomicznej, i w stosownych przypadkach towarzyszy mu wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia, obejmujący wymogi niezbędne do rejestrowania przez kierowcę tych danych w inteligentnym tachografie.”; [Popr. 397]

(10) w art. 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, i proporcjonalne do wagi naruszenia, jak określono zgodnie z załącznikiem wskazano w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (⁷), odstrasżające oraz niedyskryminujące. ~~Jakiegokolwiek~~ **Żadne** naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie może powodować nałożenia **podlegać** więcej niż jednej ~~kary~~ **karze** lub ~~przewodzenia~~ więcej niż jednego ~~postępowania~~. **jednemu postępowaniu**. **W terminie określonym w art. 29 akapit drugi** państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych **przepisach i środkach** ~~oraz przepisach dotyczących kar~~ w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. ~~Powiadamiają również~~, **a także o metodach i kryteriach oceny ich proporcjonalności ustalonych na szczeblu krajowym**. Państwa członkowskie niezwłocznie **powiadamiają** o wszelkich późniejszych zmianach h, ~~które ich dotyczą~~ **dotyczących**. Komisja ~~odpowiednio~~ informuje **państwa członkowskie o tych przepisach i środkach oraz o wszelkich ich zmianach** ~~niech państwa członkowskie~~.”;

Informacje te są publikowane na specjalnej ogólnie dostępnej stronie internetowej prowadzonej przez Komisję we wszystkich językach urzędowych UE, zawierającej szczegółowe informacje dotyczące takich kar stosowanych w państwach członkowskich UE. [Popr. 398]

(11) art. 22 otrzymuje brzmienie:

(a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy bez zbędnej zwłoki w celu ułatwienia spójnego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego skutecznego egzekwowania, zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 dyrektywy 2006/22/WE.”;

(b) w ust. 2 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

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

(c) `dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Do celów wymiany informacji w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie zwracają się do organów ds. kontaktów wewnątrzspółnotowych wyznaczonych zgodnie z art. 7 dyrektywy 2006/22/WE.”;

„3b. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są bezpłatne.”;

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

„2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne podejścia **do wykonania niniejszego rozporządzenia**, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 24 ust. 2.” [Popr. 399]

(⁷) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(12a) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„Minimalne wymogi dotyczące parkingów

Część A: Infrastruktura usługowa

1) *Toalety oraz krany z wodą, czyste i funkcjonujące oraz regularnie sprawdzane:*

- na maksymalnie 10 miejsc parkingowych przynajmniej jedno pomieszczenie sanitarne z czterema toaletami;*
- na 10–25 miejsc parkingowych przynajmniej jedno pomieszczenie sanitarne z ośmioma toaletami;*
- na 25–50 miejsc parkingowych przynajmniej dwa pomieszczenia sanitarne, każde z 10 toaletami;*
- na 50–75 miejsc parkingowych przynajmniej dwa pomieszczenia sanitarne, każde z 15 toaletami;*
- na 75–125 miejsc parkingowych przynajmniej cztery pomieszczenia sanitarne, każde z 15 toaletami;*
- na ponad 125 miejsc parkingowych przynajmniej sześć pomieszczeń sanitarnych, każde z 15 toaletami.*

2) *Prysznice czyste i funkcjonujące oraz regularnie sprawdzane:*

- na maksymalnie 10 miejsc parkingowych przynajmniej jedno pomieszczenie sanitarne z dwoma prysznicami;*
- na 25–50 miejsc parkingowych przynajmniej dwa pomieszczenia sanitarne, każde z pięcioma prysznicami;*
- na 50–75 miejsc parkingowych przynajmniej dwa pomieszczenia sanitarne, każde z 10 prysznicami;*
- na 75–125 miejsc parkingowych przynajmniej cztery pomieszczenia sanitarne, każde z 12 prysznicami;*
- na ponad 125 miejsc parkingowych przynajmniej sześć pomieszczeń sanitarnych, każde z 15 prysznicami.*

3) *Odpowiedni dostęp do wody pitnej.*

4) *Odpowiednie urządzenia kuchenne, snack-bar lub restauracja.*

5) *Sklep oferujący różnorodne produkty spożywcze, napoje itp. na miejscu lub w pobliżu.*

6) *Pojemniki na odpady w dostatecznej ilości i o wystarczającej pojemności.*

7) *Schronienie przed deszczem lub słońcem w pobliżu parkingu.*

8) *Dostępny plan awaryjny / plan zarządzania / kontakty w nagłych wypadkach znane pracownikom.*

9) *Stoły piknikowe z ławkami lub rozwiązania alternatywne dostępne w odpowiedniej liczbie.*

10) *Specjalne sieci Wi-Fi.*

11) *Bezgotówkowy system rezerwacji, płatności i fakturowania.*

12) *System wskazywania wolnych miejsc na parkingu, zarówno na miejscu, jak i w internecie.*

13) *Infrastruktura dostosowana do obu płci.*

Część B: Infrastruktura bezpieczeństwa

1) *Teren parkingu jest odgradzony od otoczenia, np. za pomocą ciągłego ogrodzenia lub innej bariery, co uniemożliwia lub utrudnia przypadkowy wjazd i zamierzony bezprawny wjazd na teren parkingu.*

2) *Wstęp na parking mogą mieć jedynie użytkownicy parkingu dla samochodów ciężarowych oraz pracownicy tego parkingu.*

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

- 3) Istnieje system zapisu cyfrowego (przynajmniej 25 klatek na sekundę). System zapisuje w sposób ciągły lub w trybie reagowania na ruch.
- 4) Zainstalowany jest system telewizji przemysłowej, który jest w stanie objąć całe ogrodzenie i zapewnia wyraźne rejestrowanie wszystkich zdarzeń w pobliżu ogrodzenia lub przy samym ogrodzeniu (rejestrowanie za pomocą systemu telewizji przemysłowej).
- 5) Teren jest nadzorowany przez patrole lub w inny sposób.
- 6) Wszelkie zdarzenia o charakterze przestępczym są zgłaszane pracownikom parkingu dla samochodów ciężarowych oraz policji. Jeżeli to możliwe, pojazd musi pozostać na parkingu w oczekiwaniu na instrukcje policji.
- 7) Pasy ruchu samochodów i ścieżki dla pieszych są stale oświetlone.
- 8) Zapewnione jest bezpieczeństwo pieszych w wyznaczonych częściach parkingów.
- 9) Parkingi są nadzorowane za pomocą odpowiednich i proporcjonalnych kontroli bezpieczeństwa.
- 10) Wyraźnie widoczne są numery telefonu służb ratowniczych.”; [Popr. 400]

Artykuł 2

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

-1) w art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W niniejszym rozporządzeniu określono obowiązki i wymogi w odniesieniu do budowy, instalacji, użytkowania, sprawdzania i kontrolowania tachografów stosowanych w transporcie drogowym w celu weryfikacji zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁸⁾ i dyrektywą Rady 92/6/EWG⁽⁹⁾, rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, dyrektywą Rady 92/106/EWG⁽¹⁰⁾, dyrektywą 96/71/WE i dyrektywą 2014/67/UE, jeżeli chodzi o delegowanie pracowników w transporcie drogowym, oraz dyrektywą ustanawiającą szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE oraz dyrektywy 2014/67/UE w zakresie delegowania kierowców w transporcie drogowym.” [Popr. 401]

-1a) w art. 2 ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„ha) »inteligentny tachograf« oznacza tachograf cyfrowy wykorzystujący usługę określania pozycji opartą na systemie nawigacji satelitarnej, automatycznie określający swoje położenie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.”; [Popr. 402]

-1b) w art. 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Nie później niż⁽¹¹⁾ ... 3 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] w inteligentny tachograf zostaną wyposażone następujące pojazdy:

- a) pojazdy użytkowane w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, które są wyposażone w tachograf analogowy,

⁽⁸⁾ Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

⁽⁹⁾ Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

⁽¹¹⁾ Zakładając wejście w życie pakietu drogowego w 2019 r., akt wykonawczy Komisji dotyczący inteligentnych tachografów, wersja 2, do 2019/2020 (zob. art. 11 poniżej), następnie etapowe podejście do modernizacji.

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

b) pojazdy użytkowane w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, które są wyposażone w tachograf cyfrowy odpowiadający specyfikacjom określonym w załączniku IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 obowiązującym do dnia 30 września 2011 r.; lub

c) pojazdy użytkowane w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, które są wyposażone w tachograf cyfrowy odpowiadający specyfikacjom określonym w załączniku IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 obowiązującym od dnia 1 października 2011 r.”; [Popr. 403]

-1c) w art. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4a. Do dnia ... [Dz.U.: 4 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] pojazdy użytkowane w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, które są wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny z załącznikiem IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 obowiązującym od dnia 1 października 2012 r., są wyposażone w inteligentny tachograf.”; [Popr. 404]

-1d) w art. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4b. Do dnia ... [Dz.U.: 5 lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] pojazdy użytkowane w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie rejestracji, które są wyposażone w inteligentny tachograf zgodny z załącznikiem IC do rozporządzenia (UE) 2016/799⁽¹²⁾ są wyposażone w inteligentny tachograf.” [Popr. 405]

(-1e) w art. 4 ust. 2 po tiret trzecim dodaje się tiret w brzmieniu:

„— posiadają pamięć o pojemności wystarczającej do przechowywania wszystkich danych wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia;”; [Popr. 406]

(-1f) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywało się wyłącznie do celów kontroli zgodności z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, dyrektywą 2002/15/WE, dyrektywą Rady 92/6/EWG, dyrektywą Rady 92/106/EWG, rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, dyrektywą 96/71/WE i dyrektywą 2014/67/UE w zakresie delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego oraz z dyrektywą ustanawiającą szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE oraz dyrektywy 2014/67/UE, które dotyczą delegowania kierowców w transporcie drogowym, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 i dyrektywą 2002/58/WE oraz pod nadzorem organu nadzorczego państwa członkowskiego, o którym mowa w art. 51 rozporządzenia (UE) 2016/679.”; [Popr. 407]

(-1 g) W art. 7 ust. 2, część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„2. W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed wykorzystaniem w inny sposób niż w ścisłym związku z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, dyrektywą 2002/15/WE, dyrektywą Rady 92/6/EWG, dyrektywą Rady 92/106/EWG, rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, dyrektywą 96/71/WE oraz dyrektywą 2014/67/UE w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym oraz z dyrektywą ustanawiającą szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE oraz dyrektywy 2014/67/UE, które dotyczą delegowania kierowców w transporcie drogowym, zgodnie z ust. 1, w odniesieniu do;”; [Popr. 408]

⁽¹²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

(1) w art. 8 ust. 1 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu i za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę **państwa członkowskiego**, [Popr. 409]

— **za każdym razem, kiedy dokonuje się załadunku lub rozładunku pojazdu;**; [Popr. 410]

(1a) w art. 8 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Aby ułatwić weryfikację zgodności przez organy kontrolne, inteligentny tachograf rejestruje również, czy pojazd był wykorzystywany do transportu towarów lub pasażerów, zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”; [Popr. 411]

(1b) w art. 8 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy w dniu... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] są wyposażone w tachograf zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tiret drugie oraz z art. 8 ust. 1 akapit drugi niniejszego rozporządzenia.”; [Popr. 412]

1c) art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. **Do dnia... [1 rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** państwa członkowskie wyposażają w odpowiednim zakresie swoje organy kontrolne w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania niezbędne do umożliwienia przekazywania danych, o których mowa w niniejszym artykule, uwzględniając ich szczególne wymogi i strategię egzekwowania prawa. Do tego czasu państwa członkowskie mogą decydować o tym, czy wyposażać swoje organy kontrolne w takie urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania.”; [Popr. 413/tev]

(1d) art. 9 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Łączność z tachografem, o której mowa w ust. 1, jest nawiązywana wyłącznie na żądanie wysłane z urządzenia organów kontrolnych. Podlega ona zabezpieczeniu w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych ograniczony jest do organów kontrolnych upoważnionych do kontroli naruszeń **unijnych aktów prawnych określonych w art. 7 ust. 1** i niniejszego rozporządzenia oraz do warsztatów w zakresie niezbędnym do sprawdzenia poprawnego funkcjonowania tachografu.”; [Popr. 414]

(1e) art. 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:



„W celu zapewnienia zgodności inteligentnych tachografów z zasadami i wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczególne przepisy konieczne do jednolitego stosowania art. 8, 9 i 10, z wyłączeniem wszelkich przepisów, które przewidywałyby rejestrowanie przez tachograf dodatkowych informacji.

Do dnia... [Dz.U.: 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczególne zasady rejestrowania wszelkich przypadków przekraczania granicy przez pojazd, o którym mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tiret drugie oraz art. 8 ust. 1 akapit drugi.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.”; [Popr. 415]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

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

„(iv) pod symbolem : przerwy, **odpoczynek, urlop roczny lub zwolnienie lekarskie, pod symbolem »prom/pociąg«: Oprócz symbolu : okres odpoczynku spędzany na promie lub w pociągu zgodnie z wymogami art. 9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”; [Popr. 416]**

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

„7. ~~Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym~~ **Jeżeli tachograf nie może automatycznie zarejestrować przekroczenia granicy, kierowca wprowadza** symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy, a także, informację dotyczącą tego, gdzie i kiedy przekroczył granicę ~~w pojeździe~~, po przybyciu do ~~odpowiedniego pierwszego możliwego i dostępnego~~ miejsca postoju. **Po przekroczeniu granicy nowego państwa w rubryce BEGIN na tachografie wpisuje się kod tego kraju.** Państwa członkowskie mogą wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na ich terytorium dodatkowych, bardziej szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że te państwa członkowskie powiadomiły Komisję o tych szczegółowych danych geograficznych przed dniem 1 kwietnia 1998 r.” [Popr. 417]

2a) w art. 34 dodaje się akapit w brzmieniu:

„7a. **Kierowcy odbywają szkolenie w zakresie prawidłowego użytkowania tachografu w celu pełnego wykorzystania sprzętu. Kierowca nie może ponosić odpowiedzialności za koszty szkolenia, które powinien zapewnić jego pracodawca.”; [Popr. 418]**

2b) w art. 34 dodaje się akapit w brzmieniu:

„7b. **W zakresie prawidłowego odczytywania i monitorowania tachografu powinna zostać przeszkolona maksymalna liczba organów kontrolnych.”; [Popr. 419]**

2c) w art. 36 ust. 1 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) wykresówki z bieżącego dnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich **56 dni**;”;
[Popr. 420]

2d) w art. 36 ust. 1 ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) wszelkie zapisy odręczne oraz wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich **56 dni** zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”; [Popr. 421]

2e) w art. 36 ust. 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) wszelkie zapisy odręczne oraz wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich **56 dni** zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”; [Popr. 422]

Czwartek, 4 kwietnia 2019 r.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
