



2017/0121(COD)

21.12.2017

*****I**

PROJEKT SPRAWOZDANIA

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))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Merja Kyllönen

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej (*):

Martina Dlabajová, Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

(*) Zaangażowana komisja – art. 54 Regulaminu

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu **wytłuszczonym drukiem i kursywą** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	32

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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 – 2017/0121(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0278),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję,
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia ...,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A8-0000/2018),
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.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Odpowiednie, skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy ma zasadnicze znaczenie dla ochrony warunków pracy kierowców i zapobiegania zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów. W związku z

Poprawka

(5) Odpowiednie, skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy ma zasadnicze znaczenie dla ochrony warunków pracy kierowców i zapobiegania zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów. W związku z

tym požądane 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/UE.

tym požądane 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/UE. ***Podczas kontroli drogowych trudno jest przeprowadzać kontrole przestrzegania przepisów o czasie pracy. Dlatego do czasu rozpoczęcia stosowania inteligentnych tachografów w tym sektorze takie kontrole powinny ograniczać się do kontroli przeprowadzanych na terenie przewoźnika.***

Or. en

Uzasadnienie

Obecnie nie jest możliwe skuteczne przeprowadzanie podczas kontroli drogowych kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy kierowców. Dlatego kontrole przestrzegania przepisów o czasie pracy powinny ograniczać się do kontroli przeprowadzanych na terenie przewoźnika do czasu, kiedy nowe technologie umożliwią przeprowadzanie kontroli drogowych.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) W celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego wdrażania dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego, konieczne jest ustanowienie przepisów sektorowych odzwierciedlających szczególny charakter wysoce mobilnej siły roboczej w sektorze transportu drogowego oraz zapewniających równowagę między ochroną socjalną kierowców i swobodnym transgranicznym świadczeniem usług przez przewoźników.

Poprawka

(11) W celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego wdrażania dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego konieczne jest ustanowienie przepisów sektorowych odzwierciedlających szczególny 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 przepisy dotyczące egzekwowania tych przepisów zawarte w***

Uzasadnienie

Ważne jest, aby wyjaśnić, że poza pewnymi przepisami określonymi w niniejszej dyrektywie w stosunku do transportu drogowego nadal obowiązują wszystkie inne postanowienia dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE.

Poprawka 3

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12**

Tekst proponowany przez Komisję

(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 w przyjmującym państwie członkowskim. Ten próg czasowy nie powinien mieć zastosowania do przewozów kabotażowych, zdefiniowanych w rozporządzeniach 1072/2009¹⁸ i 1073/2009¹⁹, ponieważ cała operacja transportu ma miejsce w przyjmującym państwie członkowskim. W związku z tym przepisy dotyczące minimalnej stawki płac i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć zastosowanie do przewozów kabotażowych niezależnie od częstotliwości i czasu trwania przewozów wykonywanych przez kierowcę.

Poprawka

(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 w przyjmującym państwie członkowskim. Ten próg czasowy nie powinien mieć zastosowania do przewozów kabotażowych, zdefiniowanych w rozporządzeniach 1072/2009¹⁸ i 1073/2009¹⁹, ponieważ cała operacja transportu ma miejsce w przyjmującym państwie członkowskim. W związku z tym przepisy dotyczące minimalnej stawki płac i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć zastosowanie do przewozów kabotażowych niezależnie od częstotliwości i czasu trwania przewozów wykonywanych przez kierowcę. **Przepisy dotyczące delegowania pracowników powinny dotyczyć również drogowego**

odcinka transportu kombinowanego, o czym mowa w dyrektywie 1992/106/WE, pod warunkiem że transport na odcinku drogowym odbywa się w tym samym państwie członkowskim. Ponadto przepisy dotyczące delegowania pracowników powinny obowiązywać od pierwszego dnia w stosunku do wszystkich przewozów (transport międzynarodowy, kabotaż i odcinek drogowy transportu kombinowanego) realizowanych w ramach zatrudnienia tymczasowego lub delegowania do zakładu należącego do grupy przedsiębiorców.

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

Or. en

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Sektor transportu drogowego charakteryzuje się wysokim stopniem mobilności i wymaga wspólnego podejścia do pewnych aspektów wynagrodzenia. 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
niepotrzebnych obciążeń
administracyjnych oraz aby należycie
uwzględniały interesy MŚP.*

Or. en

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – litera a a (nowa) Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst obowiązujący

„1. **Państwa** Członkowskie organizują system odpowiednich, regularnych kontroli prawidłowego i jednolitego wykonywania przepisów, o których mowa w art. 1, obejmujący zarówno kontrole drogowe, jak i kontrole na terenie przedsiębiorstw wszystkich rodzajów transportu. ”.

Poprawka

**aa) ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje
brzmienie:**

„1. **Państwa Członkowskie organizują system odpowiednich i regularnych kontroli prawidłowego i jednolitego wykonywania przepisów, o których mowa w art. 1, obejmujący zarówno kontrole drogowe, jak i kontrole na terenie przedsiębiorstw wszystkich rodzajów transportu. Państwa członkowskie organizują kontrole drogowe w celu sprawdzenia, czy wdrażane są przepisy dyrektywy 2002/15/WE, pod warunkiem że istnieje technologia umożliwiająca skuteczne przeprowadzanie takich kontroli.**”;

Or. en

Uzasadnienie

Obecnie nie można skutecznie przeprowadzać kontroli drogowych sprawdzających czas pracy kierowców zgodnie z dyrektywą 2006/22/WE.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 3 a (nowy)

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 5

Tekst obowiązujący

„Artykuł 5

Kontrole skoordynowane

Co najmniej sześć razy w roku Państwa Członkowskie podejmują skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85. Kontrole takie podejmowane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub więcej Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium.

Poprawka

3a) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Kontrole skoordynowane

Co najmniej sześć razy w roku Państwa Członkowskie podejmują skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (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 swoim własnym terytorium.”;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i 3821/85 już nie obowiązując.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 4 a (nowy)

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 7 – ustęp 1 – litera b

Tekst obowiązujący

b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z **art. 16 ust. 2** rozporządzenia (EWG) nr 3820/85;

Poprawka

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;”;

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 już nie obowiązuje.

Poprawka 8**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6 – litera -a (nowa)**

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 8 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst obowiązujący

1. Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub art. 19 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 są wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7 ust. 2:

*Poprawka***-a) część wprowadzająca 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 ust. 2.”;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i 3821/85 już nie obowiązują.

Poprawka 9**Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6 – litera b**

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 8 – ustęp 1 a – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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** dni

Poprawka

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 **pięciu** dni

roboczych. Państwo członkowskie, które
złożyło wniosek, przedstawia dalsze
informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie
jest to możliwe, państwo członkowskie
może odrzucić wniosek.

roboczych. Państwo członkowskie, które
złożyło wniosek, przedstawia dalsze
informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie
jest to możliwe, państwo członkowskie
może odrzucić wniosek.

Or. en

Uzasadnienie

Pięć dni powinno wystarczyć, aby ustalić, czy wniosek jest wystarczająco uzasadniony.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6 – litera b
Dyrektywa 2006/22/WE
Artykuł 8 – ustęp 1 a – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Jeżeli udzielenie informacji zażądanych we
wniosku, lub przeprowadzenie kontroli lub
dochodzenia jest trudne lub niemożliwe,
dane państwo członkowskie informuje o
tym wnioskujące państwo członkowskie w
ciągu **10** dni roboczych, podając
przyczyny. Zainteresowane państwa
członkowskie omawiają ze sobą wszelkie
pojawiające się trudności w celu
znalezienia dla nich rozwiązania.

Poprawka

Jeżeli udzielenie informacji zażądanych we
wniosku, lub przeprowadzenie kontroli lub
dochodzenia jest trudne lub niemożliwe,
dane państwo członkowskie informuje o
tym wnioskujące państwo członkowskie w
ciągu **pięciu** dni roboczych, podając
przyczyny. Zainteresowane państwa
członkowskie omawiają ze sobą wszelkie
pojawiające się trudności w celu
znalezienia dla nich rozwiązania.

Or. en

Uzasadnienie

Pięć dni powinno wystarczyć.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6 – litera b
Dyrektywa 2006/22/WE
Artykuł 8 – ustęp 1 a – akapit 3 a (nowy)

Jeżeli Komisja zostanie powiadomiona o utrzymującym się problemie z wymianą informacji lub o stałej odmowie udzielenia informacji, może podjąć wszelkie niezbędne środki, by zaradzić tej sytuacji, obejmujące w razie potrzeby zbadanie sprawy, wydanie zalecenia lub wszczęcie postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Or. en

Uzasadnienie

Komisja powinna być zaangażowana w przypadku problemu we współpracy między właściwymi organami.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 8 – ustęp 2

Tekst obowiązujący

Poprawka

2. Państwa Członkowskie dążą do ustanowienia systemów dla elektronicznej wymiany informacji. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, Komisja określi wspólną metodę efektywnej wymiany informacji.

ba) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Wymiana informacji między właściwymi organami państw członkowskich, o której mowa w ust. 1 i 2, jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012.”;

Or. en

Uzasadnienie

Istniejący system IMI jest systemem wykorzystywanym do wymiany informacji na rynku wewnętrznym.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 7 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst obowiązujący

3. Wstępny wykaz naruszeń **rozporządzenia (EWG) nr 3820/85** i nr **3821/85** jest zamieszczony w załączniku III.

W celu udzielenia wytycznych dotyczących wagi naruszeń przepisów rozporządzeń **(EWG) nr 3820/85 i nr 3820/85** Komisja może, w razie potrzeby, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, dostosować załącznik III w celu ustalenia wytycznych dotyczących ogólnego zakresu naruszeń, z podziałem na kategorie w zależności od ich wagi.

Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których naruszenie odpowiednich przepisów rozporządzeń **(EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85** stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.

Poprawka

ba) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wstępny wykaz naruszeń **rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014** jest zamieszczony w załączniku III.

W celu udzielenia wytycznych dotyczących wagi naruszeń przepisów rozporządzeń **(WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014** Komisja może, w razie potrzeby, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, dostosować załącznik III w celu ustalenia wytycznych dotyczących ogólnego zakresu naruszeń, z podziałem na kategorie w zależności od ich wagi.

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.”;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i 3821/85 już nie obowiązują.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8 a (nowy)

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. **Komisja** jest wspierana przez Komitet **ustanowiony zgodnie z art. 18** ust. 1 rozporządzenia (**EWG**) nr **3821/85**.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu **zastosowanie mają art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE przy uwzględnieniu przepisów jej art. 8**.

8a) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„1. **Komisja** jest wspierana przez komitet **utworzony na mocy 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.**”;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8 b (nowy)
Dyrektywa 2006/22/WE
Artykuł 13 – litera b

Tekst obowiązujący

Poprawka

b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (**EWG**) nr **3820/85** przez organy kontrolne;

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

„b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (**WE**) nr **561/2006** przez organy kontrolne;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 już nie obowiązuje.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8 c (nowy)
Dyrektywa 2006/22/WE
Artykuł 14

Tekst obowiązujący

Artykuł 14
Negocjacje z państwami trzecimi
Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Wspólnota 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. 16 ust. 2** rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.”

Poprawka

(8c) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14
Negocjacje z państwami trzecimi
Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Wspólnota 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.”;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 już nie obowiązuje.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera -a (nowa)
Dyrektywa 2006/22/WE
Załącznik I – część A – punkt 1

Tekst obowiązujący

1) codzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy i codzienne oraz tygodniowe okresy odpoczynku; wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe

Poprawka

-a) w części A pkt 1 wprowadza się następujące zmiany:

„1) codzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy i codzienne oraz tygodniowe okresy odpoczynku; wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe

zgodnie z art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 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;

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”;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 już nie obowiązuje.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera -a a (nowa)

Dyrektywa 2006/22/WE

Załącznik I – część A – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-aa) w części A pkt 2 otrzymuje brzmienie:

2) dla okresu, o którym mowa w art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, 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 (kategorie N3 i M3 zdefiniowane są w załączniku II A do dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep^{1a,a};

„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^{1a}).

^{1a} Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2006/28/WE (Dz.U. L 65 z 7.3.2006, str. 27).

^{1a} 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

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera -a b (nowa)
Dyrektywa 2006/22/WE
Załącznik I – część A – punkt 4

Tekst obowiązujący

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. **14** ust. **5** rozporządzenia (**EWG**) nr **3820/85**.

Poprawka

**-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**;

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 już nie obowiązuje.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera b a (nowa)
Dyrektywa 2006/22/WE
Załącznik I – część B – ustęp 2

Tekst obowiązujący

Poprawka

**ba) w części B pkt 2 otrzymuje
brzmienie:**

Jeśli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w razie potrzeby, zbadać wspólną odpowiedzialność innych osób nakładających 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 (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85.

Jeśli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w razie potrzeby, zbadać wspólną odpowiedzialność innych osób nakładających 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.

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka polega na dostosowaniu technicznym, rozporządzenia nr 3820/85 i 3821/85 nie są już ważne.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Państwa członkowskie dopilnowują, aby przewoźnicy stosowali inteligentne tachografy, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w pojazdach wykorzystywanych do przewozów międzynarodowych lub kabotażowych określonych w rozporządzeniach (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 oraz do zapisu drogowego odcinka transportu kombinowanego zgodnie z dyrektywą 1992/106/WE.

Or. en

Uzasadnienie

Inteligentne tachografy umożliwiają zapis przekraczania granicy i mogą odegrać ważną rolę w egzekwowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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 liczbie 3 dni w okresie jednego miesiąca kalendarzowego.

Poprawka

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 (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 w przypadku gdy okres delegowania do pracy na ich terytorium jest krótszy lub równy liczbie 3 dni w okresie jednego miesiąca kalendarzowego.

Or. en

Uzasadnienie

Sprawozdawczyni analizuje ten przepis i niewykluczone, że złoży poprawkę na późniejszym etapie.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Państwa członkowskie stosują dyrektywy 96/71/WE i 2014/67/UE przez cały okres oddelegowania na ich terytorium:

- kierowców w sektorze transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE, oraz
- kierowców w sektorze transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a), b) i c), realizujących przewozy kabotażowe, o których mowa w

rozporządzeniach (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009, oraz przewozy towarów na odcinkach drogowych transportu kombinowanego, o których mowa w art. 4 dyrektywy 92/106/EWG.

Podczas realizacji przewozów międzynarodowych w rozumieniu rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE uznaje się za delegowanych na terytorium państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność przedsiębiorstwo korzystające z usług kierowcy.

Or. en

Uzasadnienie

Przepisy dotyczące delegowania pracowników, o których mowa w dyrektywach 96/71/WE i 2014/67/UE, powinny mieć zastosowanie do przewozów kabotażowych i drogowego odcinka transportu kombinowanego od pierwszego dnia delegowania. Przepisy dotyczące delegowania pracowników, o których mowa w dyrektywach 96/71/WE i 2014/67/UE, powinny mieć zastosowanie również od pierwszego dnia do wszystkich rodzajów przewozów (transport międzynarodowy, kabotaż i odcinek drogowy transportu kombinowanego) realizowanych w ramach zatrudnienia tymczasowego lub delegowania do zakładu należącego do grupy przedsiębiorców.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Dyrektywa 96/71/WE nie ma zastosowania do kierowców w sektorze transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa realizujące międzynarodowe przewozy mienia, materiałów, akcesoriów i zwierząt na potrzeby imprez teatralnych, muzycznych, filmowych, sportowych lub cyrkowych.

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ma służyć temu, aby nie nakładać niepotrzebnych obciążeń na marginalne przewozy transportowe, które nie stanowią konkurencji dla tradycyjnych przewoźników towarów. Sprawozdawczyni nadal analizuje to, jak wprowadzić odstępstwa w związku z przewozem osób.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

4. **Państwa** członkowskie mogą wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:

Poprawka

4. **W drodze odstępstwa od art. 9 dyrektywy 2014/67/UE państwa** członkowskie mogą wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:

Or. en

Uzasadnienie

Należy wyjaśnić, że art. 2 ust. 4 określa wyjątki wyłącznie od art. 9 dyrektywy 2014/67/UE. Pozostałe przepisy tej dyrektywy mają nadal zastosowanie do transportu drogowego.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

a) obowiązek przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim do przesłania zgłoszenia **delegowania** właściwym organom krajowym, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, w postaci elektronicznej w jednym z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub w języku angielskim, zawierającego następujące informacje:

Poprawka

a) obowiązek przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim do przesłania zgłoszenia właściwym organom krajowym, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, w postaci elektronicznej w jednym z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub w języku angielskim, zawierającego następujące informacje:

(Zmiana dotyczy całości tekstu.)

Or. en

Uzasadnienie

Dostosowanie do terminologii z dyrektywy 2014/67/UE.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

(iii) przewidywana liczba i tożsamość kierowców;

Poprawka

(iii) przewidywana liczba i tożsamość delegowanych kierowców, **w tym narodowość i państwo członkowskie zatrudnienia kierowców;**

Or. en

Uzasadnienie

Właściwe organy powinny znać narodowość kierowców zatrudnianych przez przewoźników drogowych w UE oraz wiedzieć, w których państwach członkowskich są oni zatrudnieni.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a – podpunkt iv

Tekst proponowany przez Komisję

(iv) przewidywany czas trwania delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;

Poprawka

(iv) przewidywany czas trwania delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania **oraz prawo, któremu podlega umowa o pracę;**

Or. en

Uzasadnienie

Ważne jest, aby właściwe organy wiedziały, jakiem prawu podlega umowa o pracę.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 - ustęp 4 – litera a – podpunkt vi a (nowy)

(vi a) *nazwę i dane kontaktowe odbiorcy;*

Or. en

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 4 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) zobowiązanie **kierowców** do **prowadzenia i udostępniania** na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, **kopii** 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.

b) zobowiązanie **przewoźnika drogowego** do **dopilnowania, by kierowca miał do dyspozycji** na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, **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.

Or. en

Uzasadnienie

Główna odpowiedzialność za zapewnienie kierowcy różnych dokumentów istotnych z punktu widzenia delegowania spoczywa na przedsiębiorstwie transportowym.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) zobowiązanie **kierowców** do **prowadzenia i udostępniania** na żądanie w trakcie kontroli drogowej **zapisów** tachografu, a w szczególności **zapisów dotyczących** kodów krajów państw członkowskich, w których kierowca

c) zobowiązanie **przewoźnika drogowego** do **dopilnowania, by kierowca miał do dyspozycji** na żądanie w trakcie kontroli drogowej **zapisy** tachografu, a w szczególności **zapisy dotyczące** kodów krajów państw członkowskich, w których

przebywał podczas prowadzenia operacji międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych;

kierowca przebywał podczas prowadzenia operacji międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych;

Or. en

Uzasadnienie

Główna odpowiedzialność za zapewnienie kierowcy różnych dokumentów istotnych z punktu widzenia delegowania spoczywa na przedsiębiorstwie transportowym.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 4 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

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/EWG²⁰, przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski;

²⁰ 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).

Poprawka

d) zobowiązanie **przewoźnika drogowego** do **dopilnowania, by kierowca miał do dyspozycji** na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, **kopię** umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG²⁰, przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski;

²⁰ 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).

Or. en

Uzasadnienie

Główna odpowiedzialność za zapewnienie kierowcy różnych dokumentów istotnych z punktu widzenia delegowania spoczywa na przedsiębiorstwie transportowym.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 4 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

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;

Poprawka

e) zobowiązanie **przewoźnika drogowego** do **dopilnowania, by kierowca mógł udostępnić** na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, **kopię** odcinków wypłaty **w rozumieniu ust. 5** 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;

Or. en

Uzasadnienie

Główna odpowiedzialność za zapewnienie kierowcy różnych dokumentów istotnych z punktu widzenia delegowania spoczywa na przedsiębiorstwie transportowym.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Państwa członkowskie dopilnowują, aby naruszenia przepisów dotyczących delegowania kierowców były uznawane za naruszenie do celów oceny dobrej reputacji, o czym mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Or. en

Uzasadnienie

Ważne jest, aby zapisać, że naruszenie przepisów dotyczących delegowania kierowców ma negatywny wpływ na dobrą reputację przedsiębiorstwa transportowego.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. Do celów ust. 4 lit. a), przewoźnik drogowy może dostarczyć zgłoszenie obejmujące okres nieprzekraczający sześciu miesięcy. **Przewoźnik przekazuje właściwym organom krajowym wszelkie aktualizacje zgłoszenia przed rozpoczęciem delegowania. W celu przesłania lub uaktualnienia zgłoszenia przewoźnik może korzystać z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) stworzonego na mocy rozporządzenia (UE) nr 1024/2012. Korzystając z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym, przewoźnik może przesłać zgłoszenie w jednym z języków urzędowych swojego państwa członkowskiego.**

Or. en

Uzasadnienie

System wymiany informacji na rynku wewnętrznym może służyć jako punkt kompleksowej obsługi i przyczynić się do zmniejszenia obciążeń administracyjnych, zwłaszcza jeżeli istnieje gotowy formularz do wypełnienia w języku przewoźnika. Ważne jest, aby informować też o ewentualnych zmianach w zgłoszeniu.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Do celów ust. 4 lit. e) Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych wspólny odcinek wypłaty kierowcy realizującego przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy lub przewóz na odcinku drogowym transportu kombinowanego. Wspólny odcinek

wypłaty zawiera co najmniej następujące dane:

- liczbę godzin pracy w rozbiciu na państwa członkowskie, w których kierowca pracował w danym miesiącu kalendarzowym oraz, w stosownych przypadkach, w rozbiciu naienne, tygodniowe lub inne stosowne okresy w celu wyliczenia stawek za godziny nadliczbowe,

- wypłacone wynagrodzenie w przeliczeniu na godzinę i dzień oraz łącznie w rozbiciu na państwa członkowskie, w których kierowca pracował w danym miesiącu kalendarzowym.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 2a ust. 2 niniejszej dyrektywy.

Or. en

Uzasadnienie

Aby ułatwić kontrole ex-post zgodności z minimalnymi stawkami wynagrodzenia, konieczne jest stworzenie zharmonizowanego dokumentu dla kierowcy realizującego przewozy międzynarodowe, zawierającego wykaz wynagrodzeń wypłacanych zgodnie z obowiązującym prawem.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b. Stosowanie wspólnego odcinka wypłaty, o którym mowa w ust. 5a, nie narusza prawa krajowego państw członkowskich, które określają zasady stosowania i treść odcinków wypłaty do innych celów.

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ma zapewnić, że państwa członkowskie, jeżeli chcą, mogą umieszczać w odcinkach wypłaty do innych celów inne dane.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 2a

Procedura z udziałem komitetu

- 1. Komisja jest wspierana przez komitet utworzony na mocy 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.**

Or. en

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 2b

Odpowiedzialność

Państwa członkowskie przewidują kary wobec nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców z tytułu nieprzestrzegania art. 2 niniejszej dyrektywy w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych naruszających niniejsze rozporządzenie.

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka wprowadza odpowiedzialność innych stron podobnie do art. 14a we wniosku zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1072/2009.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 2c

Zmiana rozporządzenia (UE) nr 1024/2012

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

**8. 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**

**9. Dyrektywa [...] Parlamentu
Europejskiego i Rady z dnia [...] w
zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w
odniesieniu do wymogów w zakresie
egzekwowania prawa oraz ustanawiająca
szczegółowe zasady w odniesieniu do
dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE
dotyczących delegowania kierowców w
sektorze transportu drogowego: Artykuł 2
ust. 5.**

Or. en

Uzasadnienie

System wymiany informacji na rynku wewnętrznym może służyć jako punkt kompleksowej obsługi i przyczynić się do zmniejszenia obciążeń administracyjnych, zwłaszcza jeżeli istnieje gotowy formularz do wypełnienia w języku przewoźnika. Ważne jest, aby informować też o ewentualnych zmianach w zgłoszeniu.

UZASADNIENIE

Jednym z głównych celów Komisji Junckera jest budowa sprawiedliwszej Europy poprzez wzmocnienie jej wymiaru społecznego. W polityce transportowej, zwłaszcza w sektorze transportu drogowego, zrobiono krok w tym kierunku wraz z opublikowaniem przez Komisję w dniu 31 maja 2017 r. pierwszego z trzech pakietów dotyczących mobilności.

Europejski transport drogowy zapewnia pracę ponad pięciu milionom osób, podczas gdy wytwarzane przez niego każdego roku emisje gazów cieplarnianych stanowią jedną piątą emisji całego sektora transportu. Pierwszy pakiet dotyczący mobilności ma naturalnie na celu unowocześnienie europejskiego sektora transportu i mobilności oraz sprawienie, by – zanim stanie się on bardziej ekologiczny – stał się też bardziej sprawiedliwy społecznie i konkurencyjny.

Proponowane przez Komisję poprawki mają na celu sprawienie, by obowiązujące prawodawstwo w dziedzinie transportu drogowego było sprawiedliwsze i skuteczniejsze, oraz zwiększenie odpowiedzialności społecznej w sektorze. Jednocześnie mają one zapewnić zmniejszenie obciążeń administracyjnych spoczywających na przewoźnikach oraz zapobiegać zakłóceniom konkurencji.

Ocena prawodawstwa społecznego w sektorze transportu drogowego wykazała, że obecne ramy ustawodawcze zawierają często niedociągnięcia i problemy, w szczególności związane z wdrażaniem prawodawstwa. Ponadto państwa członkowskie interpretują, stosują i wdrażają je w bardzo różny sposób. Doprowadziło to oprócz braku pewności prawa również do nierównego traktowania kierowców i przewoźników drogowych.

Główne akty regulacyjne w sektorze transportu drogowego to:

- dyrektywa 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego,
- dyrektywa 2006/22/WE 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,
- rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85,
- dyrektywa 2014/67/UE 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”) oraz
- dyrektywa 96/71/WE dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

Stanowisko sprawozdawczyni

Sprawozdawczyni uważa, że zgłoszone w pierwszym pakiecie dotyczącym mobilności propozycje zmian w dyrektywie 2006/22/WE oraz przyjęcie szczegółowych przepisów prawnych tzw. lex specialis dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego (propozycje zmian w dyrektywach 96/71/WE i 2014/67/UE) stanowią spójny pakiet prawny wraz ze zmianami w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006, (UE) nr 165/2014, (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Według sprawozdawczyni spośród inicjatyw ujętych w pierwszym pakiecie dotyczącym mobilności w szczególności te dotyczące filaru społecznego i filaru rynku wewnętrznego należy traktować całościowo.

Ogólnie sprawozdawczyni pragnie podziękować Komisji za przedstawienie tego całościowego wniosku zamiast odrębnych wniosków ustawodawczych. Sprawozdawczyni uważa, że wniosek Komisji zawiera elementy wystarczające do wprowadzenia znaczących usprawnień w celu stworzenia sprawiedliwszego społecznie wewnętrznego rynku UE, poprawy warunków pracy

kierowców, propagowania bezpieczeństwa na drogach i zapobiegania dumpingowi socjalnemu. Ważne są też liczne wnioski dotyczące ograniczenia szkód środowiskowych spowodowanych przez transport drogowy, zarówno w pierwszym, jak i drugim pakiecie dotyczącym mobilności. Znaczne wysiłki są konieczne w dziedzinie klimatu, a wnioski Komisji będą pomocne w tym względzie.

Lex specialis – szczegółowe przepisy prawne dotyczące delegowanych pracowników

Sprawozdawczyni zwraca uwagę na fakt, że dyrektywa 96/71/WE dotycząca delegowania pracowników jest obecnie poddawana gruntownemu przeglądowi. Kompleksową reformę można uznać za uzasadnioną, ale jej końcowy wynik musi zostać uwzględniony przy opracowywaniu szczegółowych przepisów prawnych dotyczących transportu drogowego. Według sprawozdawczyni równolegle można rozpatrywać wnioski dotyczące delegowanych pracowników i delegowanych kierowców, jednak nie należy przyjmować końcowego stanowiska do czasu poznania ostatecznych wyników przeglądu dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników.

Sprawozdawczyni uważa, że uzasadnione i stosowne jest zajmowanie się kwestią kierowców realizujących przewozy w transporcie drogowym oraz transportem drogowym w akcie ustawodawczym odrębnym od dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników. W związku z tym sprawozdawczyni pragnie podziękować Komisji za przedmiotowy wniosek w sprawie transportu drogowego i za decyzję o zajęciu się nim jako odrębnym zagadnieniem, ponieważ uważa, że dyrektywa dotycząca delegowania pracowników nie została opracowana w sposób uwzględniający mobilny charakter zawodu kierowcy. Jest to też jeden z głównych powodów, z których tak trudno było wdrożyć obowiązującą dyrektywę dotyczącą delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego. Z drugiej strony wyzwania związane z interpretacją doprowadziły do sytuacji, w której Komisja wszczyniała postępowania przeciw państwom członkowskim. Postępowania te nadal toczą się przed Trybunałem Sprawiedliwości i, według informacji sprawozdawczyni, oczekuje się obecnie wskazówek ze strony Rady UE i Parlamentu. Brak jasności umożliwił powstanie nieuczciwej konkurencji w sektorze transportu, dumpingu socjalnego dotyczącego kierowców oraz nierówności w statusie zawodu kierowcy w różnych państwach członkowskich. Sprawozdawczyni uważa, że lex specialis powinno usunąć te niedociągnięcia i sprawić, że sektor transportu, będący podstawą unijnego rynku wewnętrznego, stanie się sprawiedliwy społecznie przez to, że prawodawstwo będzie jasne dla wszystkich stron oraz łatwe do wdrażania i egzekwowania.

Komisja zaproponowała, aby w przypadku przewozów międzynarodowych realizowanych na zasadzie podwykonawstwa obowiązywał próg 3 dni / 18 godzin przed stosowaniem przepisów dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w odniesieniu do urlopu rocznego i minimalnego wynagrodzenia. W tym względzie sprawozdawczyni uważa, że trzeba zastanowić się nad alternatywnym rozwiązaniem ułatwiającym wdrażanie i egzekwowanie oraz uwzględniającym obciążenie administracyjne przedsiębiorstw. Ponadto dla dobra jasności lex specialis powinno obejmować też inne sytuacje w transporcie, do których dyrektywa dotycząca delegowania pracowników ma zastosowanie niezwłocznie od pierwszego dnia.

Co do wymogów administracyjnych i kontroli sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje proponowane przez Komisję sporządzenie zamkniętego wykazu. Wyeliminuje to arbitralność w przeprowadzaniu kontroli sprawi, że zasady gry będą jasne dla wszystkich. Co się tyczy informacji, które należy podawać w zgłoszeniu, sprawozdawczyni jest zdania, że wniosek

Komisji wymaga doprecyzowania, co najmniej w odniesieniu do szczegółów dotyczących strony zamawiającej przewóz. Komisja proponuje też wykaz informacji, których kierowca musi udzielić podczas kontroli drogowej. Według sprawozdawczynie kwestię tego wykazu należy jeszcze zbadać pod kątem obciążeń administracyjnych; możliwe powinno też być przekazywanie tych informacji drogą elektroniczną. Poza tym należałoby też zbadać, czy obowiązek udzielenia informacji powinien spoczywać na przedsiębiorstwie realizującym przewóz czy na kierowcy. Sprawozdawczynie jest również zdania, że odpowiedzialność strony zamawiającej należy rozważyć jako możliwy element, który państwa członkowskie mogłyby uwzględnić przy wdrażaniu, jeżeli uznałyby to za wskazane.

Wymogi administracyjne i kontrole należy traktować jako jedną całość w odniesieniu do rodzajów transportu, do których mają zastosowanie regulacje dotyczące delegowania pracowników. Wymogi muszą być rozsądne pod względem obciążeń administracyjnych, jak również skuteczne, jeśli chodzi o kontrole drogowe, aby nie opóźniać transportu. Według sprawozdawczynie ważne jest, aby szanse, jakie stwarza digitalizacja pod względem usprawnienia wymiany informacji między organami państw członkowskich, zostały poddane dokładnej ocenie oraz aby zbadać możliwość wprowadzenia zasady kompleksowego punktu obsługi na podstawie istniejących systemów wymiany informacji, w tym systemu IMI.

Za szczególnie ważne sprawozdawczynie uważa to, by sankcje za niestosowanie się do przepisów były odpowiednie. W tym kontekście ocenie należy poddać system dobrej reputacji, system oceny ryzyka i szanse, jakie stwarza wdrożenie dyrektywy 2014/67/UE, oraz odpowiedniość tych elementów.

Ponadto sprawozdawczynie uważa, że w dalszym toku procedury konieczne są oceny również sytuacji dotyczącej kierowców i przedsiębiorstw w państwach trzecich i z państw trzecich (spoza UE). Według sprawozdawczynie przepisy dotyczące delegowanych kierowców nie mogą prowadzić do sytuacji, w której dumping socjalny skierowany przeciwko kierowcom będzie przenoszony poza UE. Ważne jest również, aby poddać ocenie możliwe wyjątki obowiązujące w odniesieniu do transportu zarówno towarowego, jak i pasażerskiego.

Proponowane zmiany w dyrektywie 2006/22/WE

Sprawozdawczynie z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, zwłaszcza w odniesieniu do zwiększenia skuteczności międzynarodowej wymiany informacji. Ważne będzie też poddanie ocenie możliwości, jakie stwarza digitalizacja w zakresie dalszego usprawnienia wymiany informacji między organami.

Sprawozdawczynie ma zastrzeżenia co do proponowanego przez Komisję włączenia do kontroli drogowych monitorowania czasu pracy. Istnieją różnice między państwami członkowskimi w kwestii przebiegu kontroli czasu pracy w praktyce oraz organów, które przeprowadzają takie kontrole, co należy uwzględnić w dalszych pracach nad wnioskiem. Jeżeli do kontroli drogowych zostanie włączone sprawdzanie przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy, trzeba będzie ustanowić system, który – w ramach stosowania inteligentnych tachografów – pozwoli również na monitorowanie czasu pracy w czasie rzeczywistym bez potrzeby posiadania formularzy na pokładzie pojazdu.

W odniesieniu do systemu oceny ryzyka sprawozdawczynie z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji dotyczącą przyjęcia jednolitego wzoru jego obliczania.

W związku z powyższym ważne jest, aby przyspieszyć wprowadzanie inteligentnych tachografów. Objęcie zakresem stosowania inteligentnych tachografów również kompleksowego monitorowania przestrzegania przepisów dotyczących delegowanych kierowców również wymaga dokładnego zbadania na późniejszym etapie procedury.

Wniosek

Sprawozdawczyni pragnie podkreślić, że spór w Parlamencie między komisjami TRAN i EMPL w kwestii tego, która z nich powinna być komisją przedmiotowo właściwą, został rozwiązany dopiero w dniu 15 listopada 2017 r., co opóźniło rozpoczęcie prac. Ponadto, mając na uwadze złożoność prawodawstwa i trwające reformy przepisów dotyczących delegowanych pracowników, sprawozdawczyni będzie kontynuować prace, aby uzupełnić sprawozdanie o konkretne propozycje zmian.