



2017/0121(COD)

4.5.2018

OPINIA

Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

dla Komisji Transportu i Turystyki

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))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Martina Dlabajová

(*) Zaangażowana komisja – art. 54 Regulaminu

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Transport drogowy wymaga przepisów sektorowych, aby jednolity rynek stał się silniejszy i bardziej konkurencyjny. Przepisy te powinny być proste, jednolite, jasne i łatwe do wyegzekwowania, aby ułatwić prowadzenie działalności transportowej przy jednoczesnym objęciu ochroną pracowników zatrudnionych w tej branży. Przepisy, które są niejasne lub trudne do wyegzekwowania, mogą prowadzić do różnych interpretacji wspólnych przepisów przez państwa członkowskie oraz zmniejszać skuteczność ich egzekwowania, co grozi fragmentacją rynku wewnętrznego. Ponadto niejasne i nieskutecznie egzekwowane przepisy nie prowadzą do lepszej ochrony pracowników.

Jak stwierdzono w ocenie skutków sporządzonej przez Komisję, obowiązujące przepisy dotyczące delegowania i wymogi administracyjne nie są dopasowane do wysoce mobilnego charakteru pracy kierowców. Prowadzi to do nieproporcjonalnych obciążeń regulacyjnych dla przewoźników i stwarza nieuzasadnione przeszkody w świadczeniu usług transgranicznych.

Niniejszy projekt opinii ma na celu dalsze uproszczenie przepisów dotyczących delegowania, które mają zastosowanie do sektora transportu drogowego, oraz ograniczenie obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw i ich kierowców. Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej proponuje jednoznaczne wyłączenie transportu tranzytowego i międzynarodowego z zakresu dyrektywy o delegowaniu pracowników. Jest to uzasadnione różnymi względami. Po pierwsze, pracownicy zajmujący się taką działalnością są wysoce mobilni; w ciągu jednego dnia mogą wykonywać pracę w kilku różnych krajach. Po drugie, przedsiębiorstwa zajmujące się transportem tranzytowym lub międzynarodowym w danym państwie nie stanowią konkurencji dla firm przewozowych w tym państwie.

Ponadto w takich przypadkach sytuacja pracowników nie jest porównywalna z sytuacją pracowników delegowanych w innych sektorach, którzy często przebywają w określonym przyjmującym państwie członkowskim przez dłuższy okres. Stosowanie i egzekwowanie dyrektywy 96/71/WE w odniesieniu do transportu tranzytowego i międzynarodowego doprowadziłoby do powstania ogromnych obciążeń administracyjnych, tj. w ciągu jednej podróży mogłyby obowiązywać różne przepisy krajowe, a sytuacja mogłaby zmieniać się z dnia na dzień. Zdaniem sprawozdawczyni taki stan rzeczy stwarzałby nieuzasadnione przeszkody dla realizacji jednej z podstawowych swobód UE, czyli swobodnego przepływu usług.

Sprawozdawczyni dostrzega potrzebę rozwiązania problemów wynikających z „koczowniczego trybu pracy kierowców” (w przypadku pracowników, którzy przebywają poza krajem pochodzenia przez wiele miesięcy i mogą z powodzeniem mieszkać i nocować w pojazdach podczas tych długich okresów). Nie uważa jednak, że tą kwestią należy zająć się w obecnym wniosku. Należy ją rozwiązać za pośrednictwem aktu ustawodawczego opracowanego na podstawie wniosku Komisji COM(2017)0277 dotyczącego maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu. Wniosek ten zawiera wymóg powrotu kierowcy i pojazdu do miejsca zatrudnienia.

W niniejszej opinii proponuje się, aby niektóre elementy dyrektywy 96/71/WE o delegowaniu pracowników i dyrektywy 2014/67/UE w sprawie egzekwowania zostały zastosowane do przewozów kabotażowych. W takich przypadkach zagraniczne i lokalne przedsiębiorstwa stanowią dla siebie bezpośrednią konkurencję; w związku z tym powinny obowiązywać

zasadniczo podobne przepisy dotyczące wynagrodzenia pracowników. Te dwie dyrektywy powinny mieć jednak zastosowanie do kabotażu wyłącznie w zakresie określonym w tym *lex specialis*, przy uwzględnieniu wysoce mobilnego charakteru sektora oraz potrzeby ograniczenia obciążeń administracyjnych.

Sprawozdawczyni proponuje zatem zniesienie przedstawionej przez Komisję metodyki obliczania dziennych okresów pracy w celu stwierdzenia sytuacji delegowania. Uważa, że byłoby to bardzo trudne do wyegzekwowania w praktyce oraz stworzyłoby zbędne obciążenia administracyjne, zwłaszcza w razie stosowania łącznie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

Ponadto w opinii sugeruje się, że przedmiotowe *lex specialis* jest właściwe do określenia daty rozpoczęcia stosowania i wejścia w życie szczegółowych przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego. Umożliwienie wskazania tych terminów w ogólnej dyrektywie o delegowaniu pracowników stwarzałoby ryzyko, że nowe przepisy miałyby zastosowanie do sektora transportu drogowego wcześniej niż w przypadku innych sektorów (biorąc pod uwagę ogólne podejście Rady dającej państwom członkowskim trzy lata na przyjęcie przepisów i cztery lata na zapewnienie skuteczności środków). Ponadto sprawozdawczyni sugeruje, że sektor transportu powinien być wyłączony z zakresu stosowania dyrektywy 96/71/WE do czasu przyjęcia przepisów sektorowych.

POPRAWKI

Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) *W celu utworzenia bezpiecznego, wydajnego i odpowiedzialnego społecznie sektora transportu drogowego konieczne jest zapewnienie **odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej dla kierowców z jednej strony, oraz odpowiednich warunków do prowadzenia działalności i uczciwej konkurencji dla przewoźników, z drugiej strony.***

Poprawka

(1) ***Swobodny przepływ pracowników, swoboda przedsiębiorczości i swoboda świadczenia usług to podstawowe zasady rynku wewnętrznego. Zostały one zapisane w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. W celu utworzenia bezpiecznego, wydajnego i odpowiedzialnego społecznie sektora transportu drogowego konieczne jest zapewnienie **równowagi między swobodnym przepływem usług transportowych i godnymi warunkami*****

pracy, jednakowym traktowaniem i ochroną socjalną kierowców a konkurencyjnym i uczciwym środowiskiem prowadzenia działalności dla przewoźników.

Poprawka 2

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) W orędziu o stanie Unii ogłoszonym w dniu 13 września 2017 r. przewodniczący Komisji zapowiedział utworzenie Europejskiego Urzędu ds. Pracy.

Poprawka 3

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) Wysoka mobilność nieodłącznie związana z usługami transportu drogowego wymaga szczególnej uwagi jeżeli chce się zapewnić, aby kierowcy korzystali z przysługujących im praw, ***oraz aby przewoźnicy nie napotykali na nieproporcjonalne bariery administracyjne, które nadmiernie ograniczają swobodę transgranicznego świadczenia usług.***

(2) Wysoka mobilność nieodłącznie związana z usługami transportu drogowego wymaga szczególnej uwagi, jeżeli chce się zapewnić, aby kierowcy korzystali z przysługujących im praw, ***a także utrzymać równe warunki działania przy jednoczesnym poszanowaniu swobody świadczenia usług.***

Poprawka 4

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Utrzymanie lub zwiększenie konkurencyjności Unii przy jednoczesnym zachowaniu godnych warunków pracy i ochrony socjalnej kierowców wymaga, by wszelkie przepisy krajowe mające zastosowanie do transportu drogowego były proporcjonalne i uzasadnione i nie utrudniały korzystania z podstawowych wolności gwarantowanych w TFUE, takich jak swoboda świadczenia usług, ani nie zmniejszały ich atrakcyjności.

Poprawka 5

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Sektor transportu drogowego cechuje ostra konkurencja i szczególne zakłócenia powodowane przez stanowiącą nadużycie praktykę polegającą na tym, że przedsiębiorstwa wybierają najkorzystniejszy dla siebie system prawny w celu obniżenia lub uniknięcia kosztów plac i składek na ubezpieczenia społeczne lub innych warunków socjalnych i warunków pracy, co prowadziło w przeszłości do konkurencji w postaci „równania w dół”. Funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga równych warunków działania. Dlatego konieczne są dalsze działania mające zapobiegać stanowiącym nadużycie praktykom przedsiębiorstw transportu drogowego wybierających najkorzystniejszy dla nich system prawny; działania te mogą obejmować środki przekrojowe w unijnym prawie spółek mające położyć kres praktykom wyboru systemu prawnego lub arbitrażu regulacyjnego stosowanym przez przedsiębiorstwa transportu drogowego.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Zapewnienie równowagi między **lepszymi warunkami socjalnymi i warunkami pracy kierowców** a większą swobodą w świadczeniu usług transportu drogowego opartym na **uczciwej** konkurencji między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami ma zasadnicze znaczenie dla **sprawnego funkcjonowania** rynku **wewnętrznego**.

Poprawka

(3) Zapewnienie równowagi między większą swobodą w świadczeniu usług transportu drogowego opartym na **niedyskryminacyjnej** konkurencji między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami, **ograniczeniem zbędnych obciążeń administracyjnych i poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców** ma zasadnicze znaczenie dla **stworzenia sprawnie funkcjonującego sektora transportu drogowego na rynku wewnętrznym**.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności obecnych unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, wykryto pewne luki w obecnie obowiązujących przepisach i braki w ich egzekwowaniu. Ponadto istnieją liczne rozbieżności pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie interpretowania, stosowania i wdrażania przepisów. Stwarza **to niepewność prawną i powoduje nierówne traktowanie kierowców i przewoźników**, co ma negatywny wpływ na warunki pracy, warunki socjalne i konkurencję w tym sektorze.

Poprawka

(4) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności obecnych unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym wykryto pewne luki w obecnie obowiązujących przepisach i braki w ich egzekwowaniu, **a także nielegalne praktyki, np. wykorzystywanie firm przykrywek. Dodatkowy nacisk należy położyć na zwalczanie pracy nierejestrowanej w sektorze transportu**. Ponadto istnieją liczne rozbieżności pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie interpretowania, stosowania i wdrażania przepisów, **co stwarza znaczne obciążenia administracyjne dla kierowców i przewoźników. Stwarza to niepewność prawną**, co ma negatywny wpływ na warunki pracy, warunki socjalne i konkurencję w tym sektorze.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Aby zagwarantować prawidłowe stosowanie dyrektyw 96/71/WE^{1a} i 2014/67/UE^{1b}, należy zaostrzyć kontrole i zacieśnić współpracę na szczeblu UE, aby zwalczać oszustwa dotyczące delegowania kierowców, a także prowadzić surowsze kontrole, by zagwarantować faktyczne odprowadzanie składek na ubezpieczenia społeczne delegowanych kierowców.

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

^{1b} **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).**

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) Odpowiednie, skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy ma zasadnicze

(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 pożądane jest rozszerzenie istniejących, określonych w dyrektywie 2006/22/WE, jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania ***i objęcie nimi kontroli*** przestrzegania przepisów o czasie pracy, ***określonych*** w dyrektywie 2002/15/UE.

znaczenie dla ochrony warunków pracy kierowców i zapobiegania zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów. W związku z tym pożądane jest rozszerzenie istniejących, określonych w dyrektywie 2006/22/WE, jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania ***na kontrole*** przestrzegania przepisów o czasie pracy ***określone w dyrektywie 2002/15/UE. Określone w dyrektywie 2002/15/UE kontrole drogowe powinny dotyczyć tylko tygodniowego i dziennego czasu pracy, przerw, okresów odpoczynku i pracy w porze nocnej. Wypełnianie innych obowiązków wynikających z dyrektywy 2002/15/WU powinno być kontrolowane w siedzibie przewoźnika.***

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi w odniesieniu do wdrażania przepisów socjalnych w transporcie drogowym ***okazała się niewystarczająca***, co sprawia, że transgraniczne egzekwowanie przepisów jest trudne, nieefektywne i niespójne. W związku z tym konieczne jest ustanowienie ram dla skutecznej komunikacji i wzajemnej pomocy, w tym wymiany danych na temat naruszeń i informacji na temat dobrych praktyk w zakresie egzekwowania prawa.

Poprawka

(6) Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi ***i wsparcie Unii*** w odniesieniu do wdrażania przepisów socjalnych w transporcie drogowym ***okazały się niewystarczające***, co sprawia, że transgraniczne egzekwowanie przepisów jest trudne, nieefektywne i niespójne. W związku z tym konieczne jest ustanowienie ram dla skutecznej komunikacji i wzajemnej pomocy, w tym wymiany danych na temat naruszeń i informacji na temat dobrych praktyk w zakresie egzekwowania prawa.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

(9) Zwrócono także uwagę na trudności, pojawiające się przy stosowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników, określonych w dyrektywie 96/71/WE¹⁵ Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zasad dotyczących wymogów administracyjnych określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE¹⁶ w odniesieniu do wysoce mobilnego sektora transportu drogowego. Nieskoordynowane środki krajowe w zakresie stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego spowodowały znaczne obciążenia administracyjne dla przewoźników niemających siedziby w Unii. ***Doprowadziło to do nieuzasadnionych ograniczeń swobody świadczenia transgranicznych usług transportu drogowego, których skutki uboczne są negatywne dla zatrudnienia.***

¹⁵ Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

(9) Zwrócono także uwagę na trudności pojawiające się przy stosowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników, określonych w dyrektywie 96/71/WE¹⁵ Parlamentu Europejskiego i Rady, oraz zasad dotyczących wymogów administracyjnych określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE¹⁶ w odniesieniu do wysoce mobilnego sektora transportu drogowego. Nieskoordynowane środki krajowe w zakresie stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego spowodowały znaczne obciążenia administracyjne dla przewoźników niemających siedziby w Unii ***i przyniosły nieuczciwą konkurencję między przedsiębiorstwami z tego sektora.***

¹⁵ Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących zakładania przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe prowadzi do rozbieżności na rynku wewnętrznym i przyczynia się do nieuczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami. Dlatego należy zaostrzyć warunki zakładania przedsiębiorstw wykonujących przewozy międzynarodowe i ułatwić kontrolowanie tych warunków, zwłaszcza w celu zwalczania tworzenia „firm przykrywek”.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Komisja **w swoim** wniosku z dnia 8 marca 2016 r.¹⁷ dotyczącym przeglądu dyrektywy 96/71/WE, stwierdziła, że wdrożenie tej dyrektywy budzi szczególne wątpliwości i problemy prawne **w wysoce mobilnym sektorze transportu drogowego** i wskazała, że kwestie te najlepiej rozwiązać za pomocą sektorowych przepisów w zakresie transportu drogowego.

(10) Komisja **we** wniosku z dnia 8 marca 2016 r.¹⁷ dotyczącym przeglądu dyrektywy 96/71/WE stwierdziła, że wdrożenie tej dyrektywy **w wysoce mobilnym sektorze transportu drogowego** budzi szczególne wątpliwości i problemy prawne, i wskazała, że kwestie te najlepiej rozwiązać za pomocą sektorowych przepisów w zakresie transportu drogowego. **Ponieważ jednak sektor transportu należy do podatnych na zagrożenia, minimalne przepisy ochronne dyrektywy 96/71/WE należy stosować do wszystkich pracowników.**

¹⁷ COM(2016)128

¹⁷ **COM(2016)0128.**

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10 a (nowy)

(10a) Ponieważ w Unii brakuje kierowców, warunki pracy należy znacznie poprawić, by zwiększyć atrakcyjność zawodu.

Poprawka 15

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 **i poprawa egzekwowania** 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 16

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**

Poprawka

(12) **Przewozy kabotażowe zdefiniowane** w rozporządzeniach 1072/2009¹⁸ i 1073/2009¹⁹ **to usługi objęte dyrektywą 96/71/WE**, ponieważ cała operacja transportu ma miejsce w **innym** państwie członkowskim. W związku z tym przepisy dotyczące minimalnej stawki **wynagrodzenia** i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć zastosowanie do przewozów

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 **plac** 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.

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).

kabotażowych niezależnie od częstotliwości i czasu trwania przewozów wykonywanych przez kierowcę.

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).

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Ze względu na specyfikę przewozów tranzytowych i brak wystarczającego związku kierowcy z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego należy wyłączyć te

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) *W celu zapewnienia skutecznego i efektywnego egzekwowania zasad sektorowych dotyczących delegowania pracowników* oraz aby uniknąć niewspółmiernych obciążeń administracyjnych dla przewoźników niebędących rezydentami, należy **ustanowić** szczególne wymogi administracyjne i kontrolne w sektorze transportu drogowego, przy pełnym wykorzystaniu narzędzi kontroli, takich jak **tachografy cyfrowe**.

Poprawka

(13) *Aby przepisy sektorowe dotyczące delegowania pracowników wynikające z dyrektyw 96/71/WE [zmieniona w procedurze (COD)2016/0070] i 2014/67/UE były jasne, a także aby zapewnić ich skuteczne i efektywne egzekwowanie* oraz aby uniknąć niewspółmiernych obciążeń administracyjnych dla przewoźników niebędących rezydentami, należy **wprowadzić standardowe formularze opracowane przez Komisję oraz zmniejszone** szczególne wymogi administracyjne i kontrolne w sektorze transportu drogowego, przy pełnym wykorzystaniu narzędzi kontroli, takich jak **system wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), portal GNSS (globalny system nawigacji satelitarnej) do celów transportu drogowego i inteligentne tachografy**.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(13a) *Praktyki polegające na tym, że spółkom dominującym w jednym państwie członkowskim przypisuje się większość zysku, a zależnym przedsiębiorstwom transportowym w innych państwach członkowskich pozostawia się ograniczone zasoby, chociaż to ich działalność transportowa przynosi większość obrotów,*

Poprawka

mogą prowadzić do nierówności i nieproporcjonalnego przenoszenia zysków między państwami członkowskimi, dlatego należy ich unikać. Negatywnym skutkiem społecznym takich praktyk jest utrzymywanie niskich dochodów kierowców w krajach siedziby przedsiębiorstw zależnych. Aby przeciwdziałać potencjalnej nieuczciwej konkurencji w sektorze transportu drogowego, należy dokładnie przeanalizować takie praktyki, by móc im zapobiegać.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13b) Aby zapewnić pełną zgodność z przepisami socjalnymi, do czasu ustanowienia Europejskiego Urzędu ds. Pracy właściwe organy kontrolne powinny mieć dostęp do wszystkich danych przesyłanych w systemach IMI i GNSS oraz weryfikować te dane.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Dyrektywa 2006/22/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności związane z przewozem i kierowców objętych

Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów z **wszystkich kategorii transportowych** objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności

zakresem dyrektywy 2002/15/WE.

związane z przewozem i kierowców objętych zakresem dyrektywy 2002/15/WE.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu i przedsiębiorstw. Prowadzi się je także w przypadkach gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 **i** (UE) nr 165/2014 lub dyrektywy 2002/15/WE **w odniesieniu do maksymalnego tygodniowego i dziennego czasu pracy, a także wymogów dotyczących przerw, okresów odpoczynku i pracy w porze nocnej.**

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera a

Dyrektywa 2006/22/WE

Artykuł 8 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) na **uzasadniony** wniosek państwa członkowskiego w indywidualnych przypadkach.

Poprawka

b) na **specjalny** wniosek państwa członkowskiego w indywidualnych przypadkach.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 – litera a

PE615.267v02-00

16/31

AD\1147481PL.docx

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 – litera a
Dyrektywa 2006/22/WE
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Aby ułatwić prowadzenie ukierunkowanych kontroli drogowych, dane zawarte w krajowym systemie oceny ryzyka muszą być dostępne w momencie kontroli dla wszystkich właściwych organów kontroli **danego państwa członkowskiego** ;

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – akapit 1 – litera c a (nowa)
Dyrektywa 2006/22/WE
Artykuł 9 – ustęp 5 a

Poprawka

Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka w przedsiębiorstwach, w którym uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń, jak również wyniki kontroli, w przypadku gdy nie stwierdzono naruszeń. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

Poprawka

4. Aby ułatwić prowadzenie ukierunkowanych kontroli drogowych, dane zawarte w krajowym systemie oceny ryzyka muszą być dostępne w momencie kontroli dla wszystkich właściwych organów kontroli **państw członkowskich**.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. Do dnia 2 stycznia 2020 r. we wszystkich pojazdach wykorzystywanych do przewozów międzynarodowych i kabotażowych instaluje się inteligentny tachograf, którego dane wskazują położenie kierowców w okresie 56 dni.”;

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Poprawka 28

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Do 2 stycznia 2020 r. we wszystkich pojazdach wykorzystywanych do przewozów międzynarodowych i kabotażowych instaluje się inteligentny tachograf, którego dane wskazują położenie kierowców w okresie 56 dni.

Poprawka 29

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy i dyrektywy 96/71/WE wyłącza się tranzyt.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 2 - akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

2. Państwa członkowskie stosują ***przepisy*** 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 ***lub kabotażowe*** zdefiniowane w rozporządzeniach nr 1072/2009 i 1073/2009.

Poprawka 31

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie stosują przepisy dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE do całego okresu delegowania na ich terytorium kierowców w sektorze transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa, o których mowa w

art. 1 ust. 3 lit. a), b) i c), wykonujących przewozy drogowe stanowiące etapy transportu kombinowanego, zgodnie z art. 4 dyrektywy 92/106/EWG.

Poprawka 32

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Do celów art. 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE do przewozów wykonywanych w kilku państwach członkowskich tego samego dnia zastosowanie mają warunki zatrudnienia najkorzystniejsze dla delegowanego kierowcy.

Poprawka 33

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

4. W odniesieniu do każdego delegowanego kierowcy państwa członkowskie nakładają na przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim obowiązek przesłania właściwym organom krajowym w systemie wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) zwykłego zgłoszenia delegowania najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, w postaci znormalizowanego formularza elektronicznego opracowanego i udostępnionego przez Komisję bez zbędnej zwłoki, we wszystkich językach urzędowych Unii, zawierającego następujące informacje:

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:

- (i) tożsamość przewoźnika drogowego;
- (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej(-ych) osoby (osób) **wyznaczonej (-ych)** w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami państwa przyjmującego, w którym świadczone są usługi, oraz **która (-e) przesyła (-ją) i otrzymuje (-ją) dokumenty** lub **zawiadomienia**;
- (iii) **przewidywana liczba i tożsamość kierowców**;
- (iv) **przewidywany czas trwania delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania**;
- (v) numery tablic rejestracyjnych pojazdów wykorzystywanych do delegowania;
- (vi) rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy;

- (i) tożsamość przewoźnika drogowego, **a w przypadku jednostki zależnej – adres siedziby głównej**;
- (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby **wyznaczonej (innych osób wyznaczonych)** w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami państwa przyjmującego, w którym świadczone są usługi, oraz **do przesyłania i otrzymywania dokumentów** lub **zawiadomień**;
- (iii) **informacje o delegowanym kierowcy, w tym następujące dane: tożsamość, państwo zamieszkania, prawo pracy mające zastosowanie do umowy o pracę, państwo, w którym opłacane są składki na ubezpieczenie społeczne, i numer zabezpieczenia społecznego**;
- (iv) **przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania, bez uszczerbku dla ewentualnego przedłużenia w razie wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności**;

- (v) numery tablic rejestracyjnych pojazdów wykorzystywanych do delegowania;
- (vi) rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy.

Zwykle zgłoszenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, może obejmować okres maksimum sześciu miesięcy, a przewoźnik drogowy bez zbędnej zwłoki aktualizuje je elektronicznie stosownie do bieżącego stanu faktycznego.

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.**

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 przebywał podczas prowadzenia operacji międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych;

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**

4a. **Państwa członkowskie mogą ponadto wprowadzić następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:**

a) **zobowiązanie przewoźnika drogowego do przekazania kierowcy następujących dokumentów**, w formie papierowej lub elektronicznej, **na potrzeby kontroli drogowych:**

(i) **kopia zwykłego zgłoszenia, o którym mowa w ust. 4;**

(ii) **dowód operacji transportu odbywającej się w przyjmującym państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009;**

(iii) **elektroniczny list przewozowy (e-CMR);**

(iv) **kopia umowy o pracę w jednym z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub w języku angielskim;**

(v) **kopia odcinków wypłaty za dwa ostatnie miesiące;**

b) **zobowiązanie kierowców do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej odpowiednich zapisów tachografu, w szczególności karty kierowcy z zapisem przekroczenia granic oraz** kodów krajów państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas prowadzenia operacji międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych;

*dyrektywy Rady 91/533/EWG²⁰,
przetłumaczonej na jeden z języków
urzędowych przyjmującego państwa
członkowskiego lub na język angielski;*

*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;*

*f) obowiązek przewoźnika drogowego
do wydania, po okresie delegowania, w
formie papierowej lub elektronicznej, kopii
dokumentów, o których mowa w lit. b), c) i
e), na wniosek organów przyjmującego
państwa członkowskiego w rozsądnym
okresie czasu;*

*c) obowiązek przewoźnika drogowego
do wydania po okresie delegowania, **bez
zbędnej zwłoki**, w formie papierowej lub
elektronicznej, kopii dokumentów, o
których mowa w lit. a) i b), **w tym kopii
odpowiednich odcinków wypłaty**, na
wniosek organów przyjmującego państwa
członkowskiego;*

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 34

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*4b. Państwa członkowskie mogą
wprowadzić inne wymogi administracyjne
i środki kontrolne, jeśli wystąpią
okoliczności lub zmiany wskazujące, że
dotychczasowe wymogi administracyjne i*

środki kontrolne nie są wystarczające lub nie zapewniają skutecznie efektywnego monitorowania wykonywania obowiązków określonych w dyrektywie 96/71/WE, [dyrektywie 2014/67/UE] i niniejszej dyrektywie, pod warunkiem że te nowe wymogi i środki są uzasadnione i proporcjonalne.

Poprawka 35

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 4 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4c. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i informują usługodawców o wszelkich stosowanych lub wdrożonych środkach, o których mowa w ust. 4a. Komisja informuje o tych środkach pozostałe państwa członkowskie. Informacje dla usługodawców są udostępniane na jednej oficjalnej krajowej stronie internetowej, o której mowa w art. 5 dyrektywy 2014/67/UE. Komisja monitoruje stosowanie środków, o których mowa w ust. 4c, ocenia ich zgodność z prawem Unii i w stosownych przypadkach przyjmuje niezbędne środki na mocy uprawnień przyznanych jej w TFUE. Komisja regularnie przekazuje Radzie sprawozdania dotyczące środków zgłoszonych przez państwa członkowskie oraz, w stosownych przypadkach, stanu zaawansowania prowadzonej przez nią analizy lub oceny.

Poprawka 36

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 4 d (nowy)**

4d. Dowody, o których mowa w art. 2 ust. 4a lit. a), b) i c), są przechowywane w pojeździe i przedkładane podczas kontroli drogowej upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych państwa członkowskiego przyjmującego pracownika delegowanego.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 4 e (nowy)

4e. Aby ocenić zgodność z przepisami dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego sprawdzają następujące elementy podczas kontroli drogowych:

- a) zapisy tachografu z bieżącego dnia i z poprzednich 56 dni;**
- b) elektroniczne listy przewozowe obejmujące bieżący dzień i poprzednie 56 dni;**
- c) dokumenty, o których mowa w ust. 4a lit. a), b) i c).**

Organy prowadzące kontrole drogowe przekazują wszystkie informacje, o których mowa w powyższym ustępie, właściwym organom państwa członkowskiego odpowiedzialnego za ocenę zgodności z dyrektywami 96/71/WE i 2014/67/UE.

Aby ułatwić wdrażanie przepisów niniejszej dyrektywy, właściwe organy państw członkowskich współpracują ze sobą, udzielając sobie wzajemnej pomocy i przekazując wszelkie istotne informacje, na warunkach określonych w dyrektywie 2014/67/UE i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Aby zwiększyć skuteczność transgranicznego egzekwowania przepisów i ukierunkowanych kontroli, państwa członkowskie zapewniają wszystkim odpowiednim upoważnionym organom kontrolnym dostęp w czasie rzeczywistym do IMI, do krajowych rejestrów elektronicznych utworzonych na mocy rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, do zwykłych zgłoszeń delegowania, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, oraz do wszelkich innych odpowiednich baz danych.

Uzasadnienie

Posting of workers cannot entirely be checked at the roadside, as the roadside control authorities do not have the primary competence and knowledge to evaluate posting situations. However, roadside checks can play a key role in the enforcement of posting of workers rules in road transport, if adequately combined with company checks by labour and transport authorities. Thus roadside checks are meant to collect the data relevant to posting and transmit it to the competent authorities of the Member State where the check takes place, which will engage an exchange of information with its counterparts from across the EU. This is an effective combination of momentary and cross-border controls to deal with mobile nature of the sector.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 4 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4f. Unijny wykaz przewoźników drogowych niespełniających odnośnych wymogów prawnych podaje się do wiadomości publicznej w celu zapewnienia jak największej przejrzystości. Ten unijny wykaz bazuje na wspólnych kryteriach opracowanych na szczeblu Unii i poddawanych corocznemu przeglądowi przez Europejski Urząd ds. Pracy. Przewoźnicy drogowi umieszczeni w unijnym wykazie są objęci zakazem prowadzenia działalności. Zakaz prowadzenia działalności na podstawie unijnego wykazu obowiązuje na całym

terytorium państw członkowskich. W wyjątkowych przypadkach państwa członkowskie mogą przyjąć środki jednostronne. W sytuacjach awaryjnych oraz wobec nieprzewidzianych problemów dotyczących bezpieczeństwa państwa członkowskie mogą bezzwłocznie zakazać prowadzenia działalności na swoim terytorium.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

Zgłoszenie delegowania grupy kierowców we wszystkich rodzajach transportu na okres sześciu miesięcy nie wnosi żadnej wartości dodanej, jeśli chodzi o egzekwowanie przepisów, ponieważ zawiera tylko bardzo ogólne informacje, na podstawie których podmioty egzekwujące przepisy nie są w stanie ocenić, czy istotnie chodzi o delegowanie. Natomiast zgłoszenie delegowania konkretnego kierowcy w konkretnej sytuacji pozwala ustalić rzeczywisty związek między przewozem a wykonującym je kierowcą i pojazdem, istotny z punktu widzenia egzekwowania. To jedyny sposób wyeliminowania ewentualnych nadużyć.

Poprawka 40

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 41

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5c. *Aby zwiększyć skuteczność transgranicznego egzekwowania przepisów i ukierunkowanych kontroli, państwa członkowskie zapewniają wszystkim odpowiednim organom dostęp w czasie rzeczywistym do IMI, do krajowych rejestrów elektronicznych utworzonych na mocy rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, do zwykłych zgłoszeń delegowania, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, oraz do wszelkich innych odpowiednich baz danych.*

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia ... **[dwa lata po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy]** przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 1 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***Dyrektywy 2003/88/WE, 96/71/WE i
2014/67/WE stosuje się w pełni do dnia, o
którym mowa w akapicie drugim.***

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Wymogi w zakresie egzekwowania prawa oraz szczegółowe zasady dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego	
Odsyłacze	COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.6.2017	
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 15.6.2017	
Zaangażowane komisje - data ogłoszenia na posiedzeniu	14.12.2017	
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Martina Dlabajová 21.9.2017	
Rozpatrzenie w komisji	23.1.2018	26.2.2018
Data przyjęcia	25.4.2018	
Wynik głosowania końcowego	+: -: 0:	30 23 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdrová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Dominique Bilde, Maria Grapini, Christel Schaldemose, Marco Valli	

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

30	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato, Marco Valli
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Michael Detjen, Elena Gentile, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Evelyn Regner, Christel Schaldemose, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

23	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Ádám Kósa, Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Michaela Šojdřová
S&D	Vilija Blinkevičiūtė, Maria Grapini, Georgi Pirinski

2	0
PPE	Heinz K. Becker, Romana Tomc

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się