

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.  
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów**

{ SWD(2017) 184 final }

{ SWD(2017) 185 final }

{ SWD(2017) 186 final }

{ SWD(2017) 187 final }

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Czas prowadzenia pojazdu i czas odpoczynku kierowców są uregulowane na mocy przepisów unijnych od 1969 r. Obecnie rozporządzenie (WE) nr 561/2006<sup>1</sup> („rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu”) ustanawia minimalne wymogi dotyczące maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku. Wymaga również stosowania tachografu jako głównego narzędzia sprawdzania zgodności z tymi wymogami. Kolejne przepisy zostały przyjęte w celu dostosowania tachografów do zmian technologicznych, a najnowsze z nich to rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym („rozporządzenie w sprawie tachografów”). Wprowadziło ono „inteligentny tachograf” podłączony do systemu określania położenia opartego na systemie nawigacji satelitarnej.

Zarówno rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, jak i rozporządzenie w sprawie tachografów są częścią szerszej zakrojonych działań na rzecz poprawy warunków pracy kierowców i zapewnienia uczciwej konkurencji między przewoźnikami oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na europejskich drogach. Bardziej rygorystyczne wymogi dotyczące używania tachografów stopniowo przyczyniły się do bardziej skutecznego i spójnego egzekwowania przepisów w całej UE.

Ocena *ex post* przepisów socjalnych w transporcie drogowym i ich egzekwowania przeprowadzona w latach 2015–2017<sup>2</sup> w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) wykazała, że rozporządzenie o czasie prowadzenia pojazdu jest jedynie częściowo skuteczne w zakresie poprawy warunków pracy kierowców i zapewnienia uczciwej konkurencji między przewoźnikami. Bezpieczeństwo drogowe poprawiło się w tym okresie, ale oczywiście nie jest to wyłącznie wynikiem tego rozporządzenia.

Główne napotkane trudności mają związek z brakami w samych przepisach, lecz również z niewystarczającym egzekwowaniem przepisów oraz ich nieadekwatnością w obliczu pojawiających się społecznych i rynkowych wyzwań, z którymi musi zmierzyć się ten sektor. Celem niniejszego wniosku, który jest częścią inicjatywy REFIT<sup>3</sup> jest skorygowanie zidentyfikowanych niedociągnięć oraz poprawa warunków pracy i warunków prowadzenia działalności gospodarczej w tym sektorze. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez wyjaśnienie i aktualizację niektórych przepisów, a także poprzez dalsze udoskonalenie wykorzystania obecnych i przyszłych tachografów w celu zapewnienia bardziej racjonalnego pod względem kosztów egzekwowania przepisów.

#### • Spójność z pozostałymi planowanymi inicjatywami w sektorze transportu drogowego

Niniejszy wniosek stanowi część szerszego przeglądu unijnego prawodawstwa dotyczącego transportu drogowego. Jest on ściśle związany z inicjatywą na rzecz poprawy egzekwowania

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

<sup>2</sup> Ocena *ex post* dotyczyła rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2006/22/WE w sprawie egzekwowania przepisów rozporządzenia i dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.

<sup>3</sup> Inicjatywa nr 11 w załączniku 2 do programu prac Komisji na rok 2017.

przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz ustanowienia konkretnych sektorowych kryteriów delegowania pracowników w transporcie drogowym. Jest on również ściśle powiązany z trwającym obecnie przeglądem przepisów rynkowych dotyczących: dostępu do zawodu przewoźnika drogowego (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009), dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009) i dostępu do rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich (rozporządzenie (WE) nr 1073/2009).

Przepisy socjalne i rynkowe stanowią kompletne i spójne ramy prawne i ich egzekwowanie w konsekwentny i skuteczny sposób jest kluczem do utworzenia sprawiedliwego, bezpiecznego oraz zrównoważonego pod względem środowiskowym i społecznym sektora transportu drogowego. Żadna z tych inicjatyw osobno nie może skutecznie sprostać bieżącym wyzwaniom społecznym i rynkowym.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek przyczynia się do realizacji dwóch priorytetów obecnej Komisji, a zwłaszcza tworząc „pogłębiany i bardziej sprawiedliwy rynek wewnętrzny”, a także „miejsca pracy, wzrost i inwestycje”. Jest to spójne z działaniami mającymi na celu zwalczanie niesprawiedliwości społecznej i nieuczciwej konkurencji, a także tworzenie ram socjalnych dla nowych możliwości zatrudnienia i uczciwych warunków prowadzenia działalności gospodarczej.

Jest to zgodne z celami agendy społecznej Komisji, gdyż jednym z jej celów jest zapewnienie godnych warunków pracy i odpowiedniej ochrony socjalnej, a także z inicjatywą dotyczącą utworzenia unijnego filaru praw socjalnych. Jest także zgodne z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej, której art. 31 przewiduje w szczególności prawo do okresów dziennego i tygodniowego odpoczynku. Przepisy zawarte w niniejszym wniosku dotyczącym tygodniowego odpoczynku mają na celu zwiększenie elastyczności dla przewoźników, a jednocześnie umożliwiają pracownikom zachowanie odpowiednich okresów odpoczynku i sprzyjają możliwości odpoczynku w domu lub w odpowiednich pomieszczeniach.

Wniosek wnosi wkład w realizację programu REFIT poprzez wyjaśnienie i dostosowanie niektórych przepisów socjalnych i spowodowanie by ich egzekwowanie było bardziej racjonalne pod względem kosztów.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

- **Podstawa prawna**

Niniejszy wniosek wprowadza zmiany do rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 i w związku z tym opiera się na tej samej podstawie prawnej, tj. na podstawie art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)

- **Pomocniczość**

Na podstawie art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE Unia dzieli kompetencje z państwami członkowskimi w zakresie uregulowań w dziedzinie transportu. Obowiązujące przepisy mogą jednak zostać zmienione jedynie przez prawodawcę Unii.

Niedociągnięcia w obecnym prawodawstwie oznaczają, że państwa członkowskie wdrażają i egzekwują unijne przepisy socjalne w różny sposób. Wytyczne Komisji lub samoregulacja przez państwa członkowskie nie są wystarczające do zagwarantowania, aby przepisy socjalne

w transporcie drogowym były spójnie stosowane i egzekwowane w całej Unii. Działanie na szczeblu UE jest zatem uzasadnione.

Zgodnie z art. 154 TFUE konieczne jest przeprowadzenie konsultacji z partnerami społecznymi na szczeblu europejskim w kwestiach dotyczących zatrudnienia i spraw społecznych określonych w art. 153 Traktatu. Komisja rozpocznie zatem proces konsultacji w celu uzyskania opinii partnerów społecznych w sprawie możliwego ukierunkowania działań Unii w odniesieniu do dyrektywy 2002/15/WE, która stanowi uzupełnienie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

- **Proporcjonalność**

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do rozwiązania stwierdzonych problemów dotyczących nieodpowiednich warunków pracy kierowców i zakłóceń konkurencji między przewoźnikami.

Jak wskazano w sekcji 7.2 oceny skutków, niniejszy wniosek wprowadza w życie wariant strategiczny uznany za najbardziej odpowiednie i proporcjonalne rozwiązanie. Rozwiązanie to zapewnia równowagę między poprawą warunków pracy i odpoczynku dla kierowców, umożliwiając jednocześnie organizowanie transportu przez przewoźników w jak najbardziej skuteczny sposób oraz egzekwowanie obowiązujących przepisów w sposób skuteczny i konsekwentny w wymiarze transgranicznym.

Wniosek dotyczy głównie uproszczenia i wyjaśnienia istniejących przepisów i dostosowania niektórych przepisów do potrzeb sektora. Dzięki temu przestrzeganie przepisów i ich egzekwowanie w sposób spójny w całej Unii będzie łatwiejsze. Wniosek ograniczy obciążenia administracyjne dla przewoźników i zapewni proporcjonalność wymogów dotyczących współpracy administracyjnej i wzajemnej pomocy pomiędzy państwami członkowskimi do zidentyfikowanych problemów. W ocenie skutków stwierdzono, że przewidywane środki polityczne nie będą miały nieproporcjonalnego wpływu na MŚP.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ wniosek wprowadza ograniczoną liczbę zmian do dwóch powiązanych ze sobą rozporządzeń, wybranym instrumentem jest również rozporządzenie. Ze względu na ograniczoną liczbę proponowanych zmian, przekształcenie tych dwóch rozporządzeń nie wydaje się konieczne.

### **3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, poddano kompleksowej ocenie *ex post* REFIT w latach 2015–2017<sup>4</sup>, obejmującej również dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy i dyrektywę 2006/22/WE w sprawie egzekwowania przepisów socjalnych. Została ona uzupełniona dodatkowym zewnętrznym badaniem.

Główne kwestie, odnoszące się w szczególności do rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, były następujące:

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- rozbieżne interpretacje i egzekwowanie przepisów dotyczących regularnego tygodniowego odpoczynku, prowadzące do nieskoordynowanych krajowych działań i nierównego traktowania kierowców i przewoźników;
- utrzymujące się przypadki łamania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku ze względu na brak elastyczności ich stosowania, w szczególności w razie nieprzewidzianych okoliczności;
- brak jasności pojęcia „niehandlowego” przewozu oraz operacji do celów prywatnych, co doprowadziło do różnic w interpretacji i nierównego traktowania kierowców i przewoźników;
- przepisy dotyczące przerw nieodpowiednie w przypadku „załóg kilkusobowych” (prowadzenie pojazdu w zespole), co prowadzi do rozbieżnych praktyk w zakresie egzekwowania przepisów;
- niewystarczająca współpraca administracyjna i wzajemna pomoc między państwami członkowskimi, utrudniająca efektywne i spójne transgraniczne egzekwowanie przepisów.

Kwestie te mają negatywny wpływ na warunki pracy i konkurencji, a pośrednio hamują dalszą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozporządzenie w sprawie tachografów nie było częścią tej oceny *ex post* REFIT. Ocena ujawniła jednak, że jednym z niedociągnięć systemu egzekwowania prawa jest nierówne i nieskuteczne wykorzystanie narzędzi kontroli oraz systemów wymiany danych, w tym tachografów. Funkcje obecnego systemu tachografów mogłyby być lepiej wykorzystywane do czasu instalacji i szerszego rozpowszechnienia inteligentnych tachografów.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Przeprowadzono szeroko zakrojone konsultacje z zainteresowanymi stronami w celu przygotowania niniejszego wniosku, które były zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

Proces konsultacji obejmował gromadzenie opinii i danych. Wszystkie zainteresowane grupy zostały poproszone o wzięcie udziału w konsultacjach: krajowe ministerstwa transportu, krajowe organy wykonawcze, stowarzyszenia reprezentujące przewoźników w transporcie drogowym towarów i w transporcie pasażerskim, spedytorzy, nadawcy ładunku, MŚP, związki zawodowe, kierowcy i inni pracownicy sektora transportu drogowego.

W szczególności w trakcie całego procesu przeprowadzono obszerne konsultacje z europejskimi partnerami społecznymi. Zastosowano różne otwarte i ukierunkowane metody i narzędzia konsultacji:

- Podczas konferencji wysokiego szczebla w dniu 4 czerwca 2015 r. pt. „Społeczna agenda dla transportu” rozpoczęto szeroką debatę na temat społecznych aspektów transportu drogowego; wzięło w niej udział około 350 uczestników, głównie: decydentów, ekspertów w dziedzinie transportu i partnerów społecznych;
- Specjalne seminaria pod koniec 2015 r., na których spotkali się przedstawiciele zainteresowanych stron z branży, państw członkowskich i europejscy partnerzy społeczni. Tematem dyskusji było funkcjonowanie przepisów socjalnych oraz rynku wewnętrznego w transporcie drogowym;

- Konferencja na temat inicjatyw drogowych w dniu 19 kwietnia 2016 r. Jedne z warsztatów były poświęcone rynkowi wewnętrznemu i społecznym aspektom transportu drogowego. Wzięło w nich udział około 400 uczestników, w szczególności przedstawiciele państw członkowskich, członkowie Parlamentu Europejskiego i najważniejsze zainteresowane strony, a tematem dyskusji były cele i zakres planowanych inicjatyw drogowych;
- Przeprowadzono pięć specjalnych ankiet w celu zebrania opinii krajowych ministerstw transportu (ze szczególnym naciskiem na wdrażanie i interpretowanie przepisów), organów egzekwowania prawa (nacisk położono na praktyki w zakresie egzekwowania prawa oraz koszty i korzyści związane z egzekwowaniem), przedsiębiorstw (skupiono się na wpływie przepisów na przewoźników działających na rynku), związków zawodowych (skupiono się na wpływie przepisów na kierowców) i innych zainteresowanych stron, takich jak stowarzyszenia branżowe (skoncentrowano się na przekrojowych opiniach na temat skutków prawodawstwa). Otrzymano w sumie 1 441 odpowiedzi (z czego 1 269 pochodziło od przedsiębiorstw transportu drogowego).
- Wywiady z 90 zainteresowanymi stronami (z czego 37 z kierowcami) w celu zebrania informacji na temat ich doświadczeń dotyczących sposobów wdrażania unijnego prawa dotyczącego transportu drogowego przez krajowe organy, skuteczności egzekwowania przepisów oraz wszelkich problemów związanych z przestrzeganiem przepisów.
- Konsultacje społeczne<sup>5</sup> między 5 września a 11 grudnia 2016 r., mające na celu potwierdzenie problemów zidentyfikowanych w trakcie oceny *ex post* i wskazanie ich potencjalnych rozwiązań. Spośród 1 378 otrzymanych odpowiedzi 1 209 pochodziło od kierowców, przewoźników, nadawców ładunków, spedytorów i obywateli, a 169 od organów krajowych, organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, organizacji pracowniczych i stowarzyszeń branżowych;
- Badanie panelowe MŚP w okresie od dnia 4 listopada 2016 r. do dnia 4 stycznia 2017 r. 109 respondentów przedstawiło swoje poglądy na temat celów przeglądu ram prawnych oraz na potencjalnych rozwiązaniach;
- Badanie internetowe kierowców (otrzymano 345 odpowiedzi zawierających poglądy na temat potencjalnych środków. Opinie te nie były jednak w pełni reprezentatywne, gdyż 140 odpowiedzi pochodziło z Holandii i 127 z Wielkiej Brytanii).
- Komisja przeprowadziła również badanie wśród władz krajowych i krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów (otrzymano 41 odpowiedzi z 27 państw członkowskich oraz Norwegii i Szwajcarii) oraz ankietę wśród przewoźników (73 odpowiedzi, jednak również nie w pełni reprezentatywne, gdyż 58 odpowiedzi pochodziło z Węgier); oraz
- Wywiady z 7 przedsiębiorstwami transportowymi, 9 krajowymi stowarzyszeniami branżowymi, 9 organami krajowymi, 4 krajowymi związkami zawodowymi i 6 europejskimi partnerami społecznymi.

---

<sup>5</sup> Streszczenie ustaleń: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

Europejscy partnerzy społeczni w sektorze transportu drogowego byli również regularnie informowani i prowadzono z nimi konsultacje podczas szeregu dwustronnych spotkań z Komisją i na regularnych posiedzeniach komitetu ds. sektorowego dialogu społecznego w dziedzinie transportu drogowego i na forum grupy roboczej partnerów społecznych.

Konsultacje potwierdziły, że głównymi problemami są:

- 1) nieodpowiednie warunki pracy kierowców;
- 2) zakłócenia konkurencji między przewoźnikami; oraz
- 3) obciążenia regulacyjne dla przewoźników i państw członkowskich.

Podczas konsultacji zidentyfikowano również główne zagadnienia prawne leżące u podstaw tych problemów, tj. niejasne lub nieodpowiednie przepisy socjalne, rozbieżne interpretacje przepisów, niespójne i nieskuteczne egzekwowanie prawa i niewystarczająca współpraca administracyjna między państwami członkowskimi.

W odniesieniu do projektu środków politycznych wszystkie zainteresowane strony zdecydowanie popierają wzmocnienie egzekwowania prawa i współpracy pomiędzy organami egzekwowania prawa, choć niektóre krajowe organy wykonawcze wyraziły obawy co do potencjalnych dodatkowych kosztów egzekwowania przepisów.

Kwestia odpowiednich miejsc odpoczynku do regularnego tygodniowego odpoczynku została podkreślona przez związki zawodowe, władze krajowe, kierowców, przewoźników oraz stowarzyszenia reprezentujące przewoźników.

W odniesieniu do projektu środków dotyczących obliczania średniego tygodniowego odpoczynku i zezwolenia na większą elastyczność przy stosowaniu zasad dotyczących czasu pracy i odpoczynku kierowców, aby umożliwić kierowcom dojechanie do domu na ich regularny tygodniowy odpoczynek reakcje były mieszane. Przewoźnicy i kierowcy poparli to rozwiązanie, podczas gdy związki zawodowe nie poparły go, a organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyraziły obawy co do skutecznego monitorowania przestrzegania przepisów.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Komisja korzystała z pomocy zewnętrznych wykonawców przy przygotowywaniu badania pomocniczego dla oceny *ex post* w czerwcu 2016 r.<sup>6</sup> oraz odrębnego badania pomocniczego do oceny skutków, ukończonego w maju 2017 r.

- **Ocena skutków**

Wsparciu niniejszego wniosku służy ocena skutków, która uzyskała opinię pozytywną z zaleceniami Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Wszystkie najważniejsze uwagi Rady zostały uwzględnione w zmienionej wersji oceny skutków (zob. załącznik 1 do sprawozdania z oceny skutków).

W ocenie skutków rozważono cztery warianty strategiczne: Trzy pierwsze mają charakter kumulacyjny, jeśli chodzi o zwiększenie poziomu interwencji regulacyjnej i spodziewane skutki, natomiast wariant czwarty ma charakter horyzontalny i jego środki można połączyć z każdym z trzech pierwszych wariantów.

---

<sup>6</sup> Sprawozdanie końcowe <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Pierwszy wariant strategiczny skupia się na wyjaśnieniu ram prawnych i poprawie współpracy między organami egzekwowania prawa. W drugi dotyczy głównie wzmocnienia egzekwowania przepisów. W trzecim pakiecie strategicznym zaproponowano zmiany merytoryczne w przepisach, w szczególności w odniesieniu do płacy uzależnionej od wyników i odstępstw dla krajowych i międzynarodowych autokarowych przewozów osób. W czwartym wariantcie strategicznym ustanowiono specjalne sektorowe kryteria delegowania pracowników w transporcie drogowym, a także specjalne środki w celu egzekwowania przepisów. Obejmował on trzy warianty oparte na progach czasowych.

Wariant strategiczny 1 wydawał się być najmniej skuteczny pod kątem rozwiązania problemu braku pewności prawa i braku równości między kierowcami a przewoźnikami. Wynikało to głównie z faktu, że środki byłyby dobrowolne i państwa członkowskie mogłyby decydować, czy chcą je wprowadzić. To dobrowolne podejście przyczyniłoby się do pogłębienia problemu powielania środków krajowych, których kierowcy i przewoźnicy musieliby przestrzegać.

Wariant strategiczny 3 może mieć pewne negatywne skutki uboczne w zakresie warunków pracy kierowców w transporcie pasażerskim. Wynika to z faktu, że środek dotyczący opóźnionego tygodniowego odpoczynku mógłby zwiększyć wskaźnik zmęczenia o 20–33 % i zwiększyć ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego o 4–5 %. Te wyższe wskaźniki zmęczenia i ryzyka będą się wiązały z niewielkim obniżeniem kosztów przestrzegania przepisów dla przewoźników o 3–5 %.

Preferowanym rozwiązaniem jest połączenie wariantu strategicznego 2 i wariantu strategicznego 4. Efekty realizacji wariantu strategicznego 4 wzmocnią oczekiwane efekty wariantu strategicznego 2 poprzez poprawę warunków pracy i odpoczynku kierowców (zmniejszenie zmęczenia o 28 % i skrócenie okresów pobytu poza domem przez kierowców o 43 % dla kierowców z UE-13 i 16 % dla kierowców z UE-15). Połączenie wariantów 2 i 4 przyniesie także efekty synergii dzięki bardziej skutecznemu monitorowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników, tym samym ograniczając koszty dla przewoźników.

Połączenie wariantów 2 i 4 jest, ogólnie rzecz ujmując, najbardziej skutecznym sposobem rozwiązania problemów wskazanych w ocenie skutków. Szacuje się, że wariant strategiczny 4 przyniesie oszczędności dla przewoźników świadczących transgraniczne usługi transportu drogowego rzędu około 785 mln EUR rocznie w odniesieniu do kosztów administracyjnych. Oszczędności wynikających z działań w wariantcie 2 nie można określić ilościowo. Oczekuje się jednak, że ograniczą one naruszenia przepisów, a co za tym idzie istotne koszty związane z nieprzestrzeganiem przepisów. Ponadto wariant strategiczny 2 umożliwi bardziej skuteczne operacje transportowe i będzie stanowić zachętę do częstszych powrotów kierowców do domu. Oba warianty strategiczne spowodują jednak nieznaczny wzrost kosztów egzekwowania przepisów dla organów krajowych (między 1,3 % a 8 %) w okresie przejściowym, kiedy wprowadzane będą zmienione przepisy. Oba warianty również nieznacznie zwiększą koszty przestrzegania przepisów dla niektórych przewoźników, ponieważ będą oni musieli opłacić zakwaterowanie dla celów regularnego tygodniowego odpoczynku, który musi odbyć się poza pojazdem (w przybliżeniu 50–160 EUR na podróż).

Wniosek jest zgodny z preferowanym wariantem w ocenie skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek służy realizacji celu programu REFIT polegającego na zwiększeniu sprawności regulacyjnej i ograniczeniu obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorstw. Czyni to przede



wszystkim poprzez uproszczenie i dostosowanie zasad do potrzeb sektora oraz zwiększenie wykorzystania cyfrowych urządzeń rejestrujących (tachografów) w celu zwiększenia skuteczności kontroli. Choć oczekuje się, że koszty egzekwowania dla organów krajowych nieco wzrosną, wzrost ten jest uzasadniony poprzez poprawę warunków pracy kierowców i warunków prowadzenia działalności dla przewoźników. Spowoduje to oszczędności w zakresie kosztów nieprzestrzegania przepisów. Dzięki temu wnioskowi egzekwowanie przepisów stanie się również bardziej skuteczne, na przykład poprzez poprawę cech przyszłych „inteligentnych” tachografów. Wniosek nie wyłącza mikroprzedsiębiorstw, ponieważ prowadziłyby to do nierównych warunków konkurencji i nierównych warunków pracy.

### **Prawa podstawowe**

Wniosek przyczynia się do realizacji celów Karty praw podstawowych, w szczególności jej art. 31, który przewiduje prawo do należytych i sprawiedliwych warunków pracy.

### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Zmiany liczby, rodzajów i częstotliwości naruszeń przepisów socjalnych będą monitorowane poprzez połączenie krajowych sprawozdań z wykonania i analizy danych od unijnych organizacji zajmujących się egzekwowaniem przepisów. Kwestie dotyczące wdrażania i egzekwowania będą regularnie monitorowane i oceniane przez Komitet ds. Transportu Drogowego.

Inne zmiany na rynku i ich potencjalny wpływ na warunki pracy i konkurencję będą oceniane w oparciu o odpowiednie dane zebrane dla celów innych inicjatyw, w szczególności w ramach przeglądu rozporządzenia w sprawie dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009) oraz rozporządzenia w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009).

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Nowe przepisy przewidują następujące główne elementy:

#### **rozporządzenie (WE) nr 561/2006**

##### *Artykuł 3*

W art. 3 lit. h) wprowadza się wyjaśnienie, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-317/12 *Lundberg*, że osoby prywatne używające pojazdów, które mogłyby wchodzić w zakres rozporządzenia (WE) nr 561/2006, do przewozu rzeczy prywatnych do własnych celów, nie są zobowiązane do rejestrowania swojego czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, a zatem nie są zobowiązane do posiadania lub używania tachografu lub karty kierowcy.

##### *Artykuł 4*

W art. 4 dodaje się lit. r) w celu zdefiniowania pojęcia „niehandlowego” przewozu, które jest często używane w tym rozporządzeniu, ponieważ brak jednolitej definicji powoduje niepewność i rozbieżności w interpretacji.

#### *Artykuł 6*

W art. 6 ust. 5 wprowadza się zmiany w celu wyjaśnienia obowiązku i ujednolicenia praktyki rejestrowania innej pracy kierowcy niż prowadzenie pojazdu oraz okresów dostępności. Pełny zapis wszystkich czynności kierowcy, a nie jedynie prowadzenia pojazdu, który jest automatycznie rejestrowany przez tachograf, ma istotne znaczenie dla skutecznego monitorowania wzorców pracy kierowcy, które mogą prowadzić do zmęczenia i tworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### *Artykuł 7*

W art. 7 dodaje się akapit trzeci w celu wyjaśnienia, że kierowcy prowadzący pojazd w zespole mogą robić sobie obowiązkowe przerwy w pojeździe, który jest prowadzony przez innego kierowcę. Jest to już obecnie powszechnie praktykowane w następstwie niewiążących wytycznych Komisji.

#### *Artykuł 8*

Art. 8 zostaje zmieniony w celu sprecyzowania i dostosowania do potrzeb sektora wymogów dotyczących tygodniowego odpoczynku i rzeczywistej praktyki organizacji rozkładów jazdy, w szczególności w odniesieniu do przewozów na duże odległości. Celem tego jest poprawa warunków odpoczynku kierowców i ułatwienie egzekwowania przepisów, a w szczególności kontroli rekompensaty należnej kierowcy za skrócony okres tygodniowego odpoczynku.

Art. 8 ust. 6 został zmieniony w celu wyjaśnienia, że kierowcy mogą organizować swoje tygodniowe okresy odpoczynku w sposób bardziej elastyczny w okresie czterech kolejnych tygodni, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku była odbierana wraz z regularnym tygodniowym odpoczynkiem w ciągu trzech tygodni. Ta poprawka nie zmienia obecnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu.

Art. 8 ust. 7 zmieniono, aby sprecyzować, że każda rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku musi być połączona z regularnym tygodniowym okresem odpoczynku trwającym co najmniej 45 godzin. Ułatwi to sprawdzanie odpoczynku wykorzystywanego jako rekompensata i umożliwi kierowcom korzystanie ze skumulowanego tygodniowego odpoczynku.

Dodaje się art. 8 ust. 8 lit. a) w celu uściślenia, że kierowca nie może odbywać tygodniowego odpoczynku trwającego co najmniej 45 godzin lub więcej w pojeździe i że pracodawca ma obowiązek zapewnienia kierowcy odpowiedniego zakwaterowania z odpowiednimi warunkami do spania i urządzeniami sanitarnymi, jeśli kierowcy nie mogą odbyć swojego tygodniowego odpoczynku w prywatnym miejscu, które sami wybiorą.

Dodaje się art. 8 ust. 8 lit. b), aby dalej szczegółowo określić obowiązek organizacji pracy kierowcom przez przedsiębiorstwa transportowe w taki sposób, aby byli oni w stanie wrócić do swoich domów na tygodniowy odpoczynek co najmniej raz w ciągu trzech następujących po sobie tygodni.

### *Artykuł 9*

Zmienia się art. 9 w celu dostosowania go do obecnej praktyki odbywania okresów odpoczynku na promie lub w pociągu. Obowiązujące przepisy nie dopuszczają rejestrowania okresów odpoczynku trwających 24 godziny lub dłużej odbywanych częściowo na promie lub w pociągu jako skróconego tygodniowego odpoczynku. Prowadzi to do niepotrzebnych obciążeń dla kierowców i przewoźników. W związku z tym zmiana ta przewiduje, że kierowca towarzyszący pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem jest również uprawniony do odbycia skróconego tygodniowego odpoczynku na promie lub w pociągu.

### *Artykuł 12*

Dodaje się art. 12 ust. 2, aby pomóc kierowcy w radzeniu sobie w nieprzewidzianych okolicznościach, które opóźniają operację transportową lub uniemożliwiają kierowcy dojazd do swojego domu w celu odbycia tygodniowego odpoczynku. Stwierdza się w nim, że kierowcy mogą odroczyć rozpoczęcie tygodniowego odpoczynku do czasu dotarcia do domu, pod warunkiem że przestrzegają dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu i wymaganego minimalnego czasu trwania tygodniowego odpoczynku.

### *Artykuł 14*

Zmienia się art. 14 w celu doprecyzowania, że tymczasowe wyjątki od zasad ogólnych przyznawane przez państwa członkowskie w nagłych przypadkach muszą być należycie uzasadnione nadzwyczajnymi okolicznościami i pilnością konieczności zaradzenia im.

### *Artykuł 15*

W art. 15 dodaje się obowiązek informowania Komisji przez państwa członkowskie o przepisach krajowych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku mających zastosowanie do kierowców autobusów wyłączonych z zakresu stosowania rozporządzenia.

### *Artykuł 19*

Art. 19 zostaje zmieniony w celu doprecyzowania, że kary krajowe nakładane za naruszenie rozporządzenia powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia, zgodnie z odpowiednim prawodawstwem Unii. Dodaje się w nim także, że wszelkie zmiany systemu kar krajowych powinny zostać zgłoszone Komisji.

### *Artykuł 22*

W art. 22 wprowadza się zmiany w celu dalszego pogłębienia współpracy administracyjnej oraz wymiany danych i informacji między państwami członkowskimi. Celem jest bardziej spójne i skuteczne wdrożenie przepisów niniejszego rozporządzenia i ich transgraniczne egzekwowanie.

W art. 22 ust. 1 wprowadza się zmiany, aby doprecyzować, że wzajemna pomoc między państwami członkowskimi powinna być udzielana bezzwłocznie, w ściśle określonych terminach na podstawie dyrektywy 2006/22/WE.

Dodaje się art. 22 ust. 2 lit. c) w celu wyjaśnienia, że wymiana informacji obejmuje również dane dotyczące oceny ryzyka przedsiębiorstw oraz inne informacje konieczne do zapewnienia skutecznego i efektywnego egzekwowania przepisów.

W art. 22 ust. 3 lit. a) określono, że organy wyznaczone do kontaktów wewnątrzspołnotowych muszą być odpowiedzialne za organizację sprawnej wymiany informacji.

Dodaje się art. 22 ust. 3 lit. b) w celu uściślenia, że wzajemna pomoc powinna być bezpłatna.

#### *Artykuł 25*

W art. 25 ust. 2 wprowadza się zmiany w celu doprecyzowania, że w przypadkach, gdy jest to konieczne, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu wyjaśnienia przepisów niniejszego rozporządzenia. Akty te powinny gwarantować jednolite stosowanie i egzekwowanie rozporządzenia.

### **rozporządzenie (UE) 165/2014;**

#### *Artykuł 8*

W art. 8 wprowadza się zmiany w celu dalszej poprawy cech „inteligentnych” tachografów, aby umożliwić bardziej precyzyjną lokalizację pojazdów używanych do transgranicznych przewozów. Ułatwi to egzekwowanie przepisów socjalnych.

#### *Artykuł 34*

W art. 34 dodaje się obowiązek kierowców do rejestrowania w tachografie pozycji swojego pojazdu po przekroczeniu granicy, najwcześniej na pierwszym odpowiednim miejscu postoju. Ułatwi to monitorowanie przestrzegania przepisów socjalnych. Obowiązek ten nie ma zastosowania do kierowców korzystających z „inteligentnych” tachografów, które automatycznie rejestrują przejścia graniczne.

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>7</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>8</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportu drogowego mają podstawowe znaczenie dla utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego. W celu ułatwienia tego procesu konieczne jest, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do zastosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i konsekwentny sposób w całej Unii.
- (2) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności wdrażania istniejących unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, a w szczególności rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>9</sup> stwierdzono pewne braki w obowiązujących ramach prawnych. Niejasne i nieodpowiednie przepisy dotyczące tygodniowego odpoczynku, miejsc odpoczynku, przerw przy pracy w obsadzie kilkusobowej oraz brak przepisów dotyczących powrotu kierowców do domu prowadzą do rozbieżnych interpretacji i praktyk w zakresie egzekwowania przepisów w państwach członkowskich. Kilka państw członkowskich niedawno jednostronnie

<sup>7</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>8</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>9</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

przyjęło środki jeszcze bardziej zwiększające niepewność prawną i nierówne traktowanie kierowców i przewoźników.

- (3) W ocenie *ex post* rozporządzenia (WE) nr 561/2006 potwierdzono, że niespójne i nieskuteczne egzekwowanie unijnych przepisów socjalnych wynika głównie z niejasnych przepisów, niewydajnego wykorzystania narzędzi kontroli oraz niewystarczającej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.
- (4) Jasne, odpowiednie i jednakowo egzekwowane przepisy mają również zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów polityki w zakresie poprawy warunków pracy kierowców, a w szczególności zapewnienia niezakłóconej konkurencji między przewoźnikami oraz przyczynienia się do bezpieczeństwa drogowego wszystkich użytkowników dróg.
- (5) Istniejący wymóg dotyczący przerw okazał się niewłaściwy i niepraktyczny dla kierowców prowadzących pojazd w zespole. W związku z tym należy dostosować wymóg rejestrowania przerw do specyfiki operacji transportowych wykonywanych przez kierowców prowadzących pojazd w zespole.
- (6) Kierowcy wykonujący długodystansowe międzynarodowe operacje transportowe spędzają dużo czasu poza domem. Obecne wymogi dotyczące regularnego tygodniowego odpoczynku niepotrzebnie przedłużają te okresy. Wskazane jest zatem, aby dostosować przepis dotyczący regularnego tygodniowego odpoczynku w taki sposób, aby kierowcom łatwiej było wykonywać operacje transportowe zgodnie z przepisami i wracać do domów na regularny tygodniowy odpoczynek oraz pobierać pełną rekompensatę za wszelkie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Konieczne jest również zapewnienie, by operatorzy organizowali pracę kierowców w taki sposób, aby te okresy spędzane poza domem nie były zbyt długie.
- (7) Istnieją różnice między państwami członkowskimi w kwestii interpretacji i wdrażania wymogów w zakresie tygodniowego odpoczynku w odniesieniu do miejsca, w którym ten odpoczynek ma się odbywać. Należy zatem doprecyzować wymóg zagwarantowania, aby kierowcy mieli zapewnione odpowiednie zakwaterowanie do odbywania regularnego tygodniowego odpoczynku, jeżeli ma on miejsce z dala od domu.
- (8) Kierowcy często stają w obliczu nieprzewidzianych okoliczności, które uniemożliwiają dotarcie do pożądanego miejsca odpoczynku tygodniowego bez naruszania przepisów unijnych. Wskazane jest zatem ułatwienie kierowcom radzenia sobie w takich okolicznościach i umożliwienie im dotarcia do miejsca zaplanowanego tygodniowego odpoczynku bez naruszania wymogów dotyczących maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu.
- (9) W celu zapobiegania rozbieżnościom w praktykach dotyczących egzekwowania przepisów i ich ograniczania, a także w celu dalszego zwiększenia skuteczności i efektywności transgranicznego egzekwowania prawa kluczowe znaczenie ma ustanowienie jasnych zasad w odniesieniu do regularnej współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.
- (10) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w celu wyjaśnienia wszelkich przepisów tego rozporządzenia oraz w celu ustalenia wspólnego podejścia w zakresie

ich stosowania i egzekwowania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011<sup>10</sup>.

- (11) W celu zwiększenia efektywności egzekwowania przepisów socjalnych należy w pełni wykorzystać potencjał obecnych i przyszłych systemów tachografu. W związku z tym funkcje tachografu powinny zostać ulepszone, aby umożliwić bardziej precyzyjne określanie położenia, w szczególności podczas międzynarodowych operacji transportowych.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014<sup>11</sup>.

## PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

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

- (1) w art. 3 lit. h) otrzymuje brzmienie:  
„h) pojazdami lub zespołami pojazdów używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy;”;
- (2) w art. 4 dodaje się lit. r) w brzmieniu:  
„r) „niehandlowy przewóz” oznacza każdy przewóz drogowy inny niż na zasadzie wynajmu, za wynagrodzeniem lub na własny rachunek, za który nie otrzymuje się wynagrodzenia i który nie generuje żadnego dochodu.”;
- (3) w art. 6 ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:  
„Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE zgodnie z art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.”;
- (4) w art. 7 dodaje się akapit trzeci w brzmieniu:  
„W przypadku pracy w obsadzie kilkuosobowej kierowca może podjąć decyzję o odbyciu przerwy trwającej 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę pod warunkiem, że kierowca, który ma przerwę nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.”;
- (5) art. 8 otrzymuje brzmienie:
  - (a) ust. 6 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>11</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

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

- a) cztery regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub
- b) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku trwające co najmniej 45 godzin i dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku trwające co najmniej 24 godziny.

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

(b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku powinien bezpośrednio poprzedzać regularny tygodniowy odpoczynek wynoszący przynajmniej 45 godzin lub następować bezpośrednio po nim.”;

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

„8a. Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpoczynek tygodniowy trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejszy skrócony tygodniowy okres odpoczynku nie może odbywać się w pojeździe. Odbywają się one w odpowiednim miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednie miejsce do spania i pomieszczenia sanitarne;

- a) zapewnionym przez pracodawcę, lub
- b) w domu lub w innej prywatnej lokalizacji wybranej przez kierowcę.

8b. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić kierowcom odbywanie przynajmniej jednego regularnego tygodniowego odpoczynku lub tygodniowego odpoczynku trwającego dłużej niż 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku w domu, w okresie trzech kolejnych tygodni.”;

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

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

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

„Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu, kierowca może odstąpić od przepisów art. 8 ust. 2 i art. 8 ust. 6 akapit drugi, aby być w stanie dojechać do odpowiedniego zakwaterowania, o którym mowa w art. 8 ust. 8a, aby odbyć tam swój dzienny lub tygodniowy odpoczynek. Takie odstępstwo nie może powodować przekroczenia dziennego lub tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu ani skrócenia dziennych lub tygodniowych okresów odpoczynku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do odpowiedniego zakwaterowania.”;

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

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



(9) art. 15 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 15*

Państwa członkowskie zapewniają objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a) przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odpowiednich krajowych przepisach mających zastosowanie do takich kierowców.”;

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

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne do wagi naruszenia, jak określono zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>12</sup>, odstraszające oraz niedyskryminujące. Jakikolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. Powiadamiają również niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach ich dotyczących. Komisja odpowiednio informuje o nich państwa członkowskie.”;

(11) art. 22 otrzymuje brzmienie:

(a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

„2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne podejścia zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 24 ust. 2.”

---

<sup>12</sup> Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

## *Artykuł 2*

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

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

„– co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu i za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę,”;

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

„7. Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy, a także, informację dotyczącą tego, gdzie i kiedy przekroczył granicę w pojeździe, po przybyciu do odpowiedniego miejsca postoju. Państwa członkowskie mogą wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na ich terytorium dodatkowych, bardziej szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że te państwa członkowskie powiadomiły Komisję o tych szczegółowych danych geograficznych przed dniem 1 kwietnia 1998 r.”

## *Artykuł 3*

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*