

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Europa w ruchu – aspekty transportu drogowego związane z pracą**

(2018/C 176/13)

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>Sprawozdawca:</b>       | Spyros Spyridon (EL/EPL), członek rady gminy Poros  |
| <b>Dokumenty źródłowe:</b> | Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów |
|                            | COM(2017) 277 final   |
|                            | Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiająca szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego   |
|                            | COM(2017) 278 final   |
|                            | Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze  |
|                            | COM(2017) 281 final   |
|                            | Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy  |
|                            | COM(2017) 282 final   |

**I. ZALECANE POPRAWKI**

**Zalecana poprawka 1**

COM(2017) 277 final/1

Artykuł 1

Zmienić ust. 5 lit. c)

| Tekst zaproponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u   |
|--|---|
| <p>c) dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:</p> <p>„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;</p> | <p>c) dodaje się ust. 8a, <b>8b</b> i 8c w brzmieniu:</p> <p>„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;</p> |

| Tekst zaproponowany przez Komisję   | Poprawka KR-u   |
|---|---|
| <p>a) zapewnionym przez pracodawcę, lub</p> <p>b) w domu lub w innej prywatnej lokalizacji wybranej przez kierowcę.</p> <p>„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.”;</p> | <p>a) zapewnionym przez pracodawcę, lub</p> <p>b) w domu lub w innej prywatnej lokalizacji wybranej przez kierowcę.</p> <p><b>8b. Ust. 8a nie stosuje się w przypadku, gdy regularny tygodniowy okres odpoczynku, a także wszelkie inne okresy odpoczynku trwające dłużej niż 45 godzin, wykorzystywane jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku, odbywają się w miejscu, które jest wystarczająco bezpieczne i ma odpowiednie warunki sanitarne oraz gdy kabina kierowcy spełnia kryteria ustanowione przez Komitet, o którym mowa w art. 24 ust. 1 obowiązującego rozporządzenia.</b></p> <p>8c. 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.”;</p> |

### Uzasadnienie

Na autostradach UE brakuje bezpiecznych miejsc parkingowych, które spełniałyby kryteria zapisu w ust. 8a.

Zapis w pierwotnym brzmieniu byłby niekorzystny dla kierowców z krajów peryferyjnych UE, którzy z konieczności są w drodze przez czas dłuższy niż kierowcy z centralnych krajów UE. Realizacja takiego przepisu doprowadziłaby do wzrostu kosztów dla podmiotów z peryferyjnych regionów Europy.

### Zalecana poprawka 2

COM(2017) 277 final/1

Artykuł 2

Zmienić

| Tekst zaproponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u  |
|--|--|
| <p>W rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 8 ust. 1 tiret drugie otrzymuje brzmienie:</p> <p>„— co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu i za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę.”;</p> | <p>W rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 8 ust. 1 tiret drugie otrzymuje brzmienie:</p> <p>„— co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu i za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę.”;</p> |

| Tekst zaproponowany przez Komisję   | Poprawka KR-u  |
|---|--|
| <p>2) art. 34 ust. 7 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:</p> <p>„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.”</p> | <p>2) art. 34 ust. 7 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:</p> <p>„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.”;</p> <p>3) <b>art. 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:</b></p> <p><i>5 lat po terminie, od którego obowiązuje wymóg wyposażania nowo rejestrowanych pojazdów w tachograf, zgodnie z art. 8, 9 i 10 pojazdy użytkowane w innym państwie członkowskim niż państwo ich rejestracji muszą być wyposażone w taki tachograf.;</i></p> <p>4) <b>art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</b></p> <p><i>5 lat po terminie, od którego obowiązuje wymóg wyposażania nowo zarejestrowanych pojazdów w tachograf, zgodnie z niniejszym artykułem i art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie wyposażają w odpowiednim zakresie swoje organy kontrolne w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania niezbędne do umożliwienia przekazywania danych, o których mowa w niniejszym artykule, uwzględniając ich szczegółowe wymogi i strategie egzekwowania prawa. Do tego czasu państwa członkowskie mogą decydować o tym, czy wyposażać swoje organy kontrolne w takie urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania.</i></p> |

### Uzasadnienie

Inteligentne tachografy umożliwiają szybkie, interoperacyjne kontrole cyfrowe i egzekwowanie przepisów. Termin w 2034 r. nie jest dopuszczalny. Proponuje się zatem zastąpienie „15 lat” „5 latami” w celu zapewnienia przewoźnikom drogowym odpowiedniego okresu przejściowego.

**Zalecana poprawka 3**

COM(2017) 278 final – Część 1

Artykuł 2

Zmienić ust. 4

| Tekst zaproponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u  |
|--|--|
| <p>Państwa członkowskie mogą wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:</p> <p>(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:</p> <p>i) tożsamość przewoźnika drogowego;</p> <p>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;</p> <p>iii) przewidywana liczba i tożsamość kierowców;</p> <p>iv) przewidywany czas trwania delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;</p> <p>v) numery tablic rejestracyjnych pojazdów wykorzystywanych do delegowania;</p> <p>vi) rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy;</p> <p>(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.</p> | <p>Państwa członkowskie mogą wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:</p> <p>(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:</p> <p>i) tożsamość przewoźnika drogowego;</p> <p>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;</p> <p>iii) przewidywana liczba i tożsamość kierowców;</p> <p>iv) przewidywany czas trwania delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;</p> <p>v) numery tablic rejestracyjnych pojazdów wykorzystywanych do delegowania;</p> <p>vi) rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy;</p> <p>(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.</p> |

| Tekst zaproponowany przez Komisję   | Poprawka KR-u  |
|---|--|
| <p>(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;</p> <p>(d) zobowiązanie kierowców do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG, przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> | <p>(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;</p> <p>(d) zobowiązanie kierowców do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG, przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p><b>g) zobowiązanie przewoźnika drogowego do udostępnienia kierowcy kopii dokumentów w formie papierowej lub elektronicznej, o których mowa w art. 4 lit. b), d) i e) przed oddelegowaniem kierowcy.</b></p> |

### Uzasadnienie

Na przewoźniku drogowym powinna spoczywać odpowiedzialność za udostępnienie niezbędnych dokumentów związanych z delegowaniem, które muszą być okazane podczas kontroli drogowych.

### Zalecana poprawka 4

#### COM(2017) 281 final – Część 1

#### Artykuł 1

Zmienić ust. 1 lit. b)

| Tekst zaproponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u   |
|--|---|
| <p>b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:</p> <p>„6. Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.</p> | <p>b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:</p> <p>„6. Art. 4, 9 i 14 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton z <b>wyjątkiem sytuacji, w której pojazdy te wykonują przewozy międzynarodowe określone w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009.</b></p> |

| Tekst zaproponowany przez Komisję   | Poprawka KR-u   |
|---|---|
| <p>Państwa członkowskie mogą jednak:</p> <p>a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;</p> <p>b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;</p> | <p>Państwa członkowskie mogą jednak:</p> <p>a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;</p> <p>b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;</p> |

### Uzasadnienie

By zminimalizować obciążenia administracyjne małych przedsiębiorstw, które wykonują wyłącznie przewozy krajowe lub przewozy towarów na własny rachunek, proponuje się rozszerzenie czterech kryteriów dostępu do zawodu jedynie na lekkie pojazdy użytkowe wykonujące przewozy międzynarodowe.

## II. ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

### Uwagi ogólne

1. Gratuluje Komisji Europejskiej wysiłków zmierzających do pogłębienia jednolitego rynku w sektorze międzynarodowego transportu drogowego w warunkach sprawiedliwości społecznej i konwergencji rozwiązań w zakresie pracy, co jest niezbędne do zapewnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, ale sprzeciwia się szerokiemu włączeniu usług międzynarodowego transportu do zakresu dyrektywy o delegowaniu pracowników.
2. Odnotowuje, że transport drogowy jest głównym motorem gospodarki UE i musi pozostać prekursorem dalszego wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, przy jednoczesnym utrzymaniu równych szans i promowaniu konkurencyjności i spójności terytorialnej.
3. Zwraca uwagę, że w sektorze transportu drogowego we wszystkich państwach członkowskich występują duże dysproporcje pod względem płacy, a – bardziej ogólnie – stosowanych przepisów prawa pracy. Wiele krajów nakłada dodatkowe ograniczenia regulacyjne. Różnice między warunkami pracy mogą prowadzić do zakłócenia konkurencji i zagrażają bezpieczeństwu drogowemu. Problem ten jest szczególnie dotkliwy w regionach przygranicznych, w których istnieją znaczne różnice między poziomem życia po obu stronach granicy.
4. W związku z tym podkreśla potrzebę zagwarantowania godziwych warunków pracy i wysokiego poziomu bezpieczeństwa na drodze, przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważoności i konkurencyjności sektora transportu na jednolitym rynku. Równe wynagrodzenie za pracę o równej wartości w tym samym miejscu trzeba wprowadzić również w europejskim sektorze transportu, biorąc pod uwagę potrzeby bardziej peryferyjnych regionów.
5. Zwraca uwagę, że główne problemy w dziedzinie transportu, które mają zostać rozwiązane za pomocą proponowanych przepisów, wynikają przede wszystkim z braku wystarczającego poziomu spójności społecznej między regionami. Większa spójność zmniejszy znaczne dysproporcje płacowe, sprawiając, że wiele przepisów prawa pracy i przepisów dotyczących kabotażu stanie się zbędnych, co zmniejszy ryzyko dumpingu socjalnego i będzie zapobiegać zakłóceniom konkurencji.
6. Odnotowuje, że planowane przepisy mają zasadniczo wyważyć wymóg zachowania przez grupę krajów *status quo* w sprawie szeregu procedur i decyzji dotyczących sektora transportu i potrzebę dalszego pogłębienia jednolitego rynku poprzez ujednoczenie ram regulujących sektor, przy czym nadrzędnymi celami pozostają: bezpieczeństwo na drodze, godziwe warunki pracy oraz bezpieczeństwo kierowców i transportowanych towarów. Zwraca się, by w tym kontekście w pełni przestrzegano standardów socjalnych, i stwierdza, że dumping socjalny kosztem kierowców samochodów ciężarowych jest niedopuszczalny.
7. W tym względzie podkreśla, że w konkurencyjnym i zliberalizowanym sektorze musi istnieć przejrzystość uregulowań, procedur kontroli i sankcji, podczas gdy użytkownikom trzeba zaoferować najlepsze z możliwych usług. Wymiana informacji musi być obowiązkowa, podobnie jak zastosowanie najnowszych technologii, takich jak inteligentne tachografy, co wciąż znacznie się opóźnia.
8. Podkreśla, że peryferyjne państwa członkowskie borykają się z większymi trudnościami w dotarciu do trzonu rynku wewnętrznego UE. Wymaga to być może przejazdu przez co najmniej jeden kraj spoza UE, z czym wiążą się niezbędne kontrole graniczne i celne prowadzące do przedłużenia czasu przejazdu i tym samym podwyższenia kosztów. Również Irlandia może napotkać takie trudności, gdy Zjednoczone Królestwo wystąpi z UE. Apeluje się do Komisji, by podjęła inicjatywę za pomocą specjalnych środków w celu zaradzenia temu problemowi.

9. Przyjmuje z zadowoleniem dążenie do wprowadzenia jaśniejszych przepisów dotyczących kabotażu i delegowania kierowców w tym sektorze gospodarki, który ma kluczowe znaczenie dla urzeczywistnienia jednolitego rynku charakteryzującego się wysokim stopniem mobilności. Ze względu na to, że kabotaż i delegowanie pracowników są ze sobą ściśle związane, omawianie i przyjęcie nowych przepisów musi się odbywać równolegle.

10. Przestrzega przed ryzykiem nieuczciwej konkurencji ze strony przewoźników spoza UE i nalega na wprowadzenie specjalnych ram kontroli.

11. Postuluje systematyczne i zautomatyzowane kontrole za pomocą obowiązkowych inteligentnych tachografów cyfrowych jako podstawowy warunek właściwego funkcjonowania jednolitego rynku bez względu na to, czy ramy instytucjonalne ulegną zmianie.

12. Jednocześnie wskazuje potrzebę dogłębnej oceny wpływu proponowanych przepisów na MŚP w UE i uważa, że koszty przestrzegania zgodności będą wyższe.

**Wniosek dotyczący minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (COM(2017) 277 final)**

13. Przyjmuje z zadowoleniem większą elastyczność proponowanej dyrektywy dotyczącej czasu odpoczynku kierowców wraz z lepszymi warunkami odpoczynku przewidzianymi we wniosku.

14. Uważa, że odpowiednie wdrożenie proponowanych zmian w obliczaniu czasu odpoczynku kierowców oraz warunkach ich odpoczynku – z uwzględnieniem korzyści dla kierowców – mogłoby poprawić warunki wykonywania przez nich zawodu i tym samym zwiększyć ogólne bezpieczeństwo transportu.

15. Jednocześnie wyraża zaniepokojenie, że jeżeli pracodawcy wykorzystają proponowaną elastyczność jako środek nacisku, może to być szkodliwe dla bezpieczeństwa na drodze i warunków pracy kierowców.

16. Odnotowuje ponadto, że istnieje ryzyko nadużycia, gdyż nadal możliwe będzie wynagradzanie kierowców wyłącznie za godziny prowadzenia pojazdu z wyłączeniem czasu odpoczynku. Apeluje, by kierowcy otrzymywali wynagrodzenie zgodne z liczbą przepracowanych godzin, również poza pojazdem.

17. Wskazuje, że konieczne jest jasne zdefiniowanie koncepcji dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, by doprecyzować niejasne aspekty, takie jak np. to, jak zaklasyfikować czas oczekiwania na kontrole celne.

18. Wskazuje na niedobór bezpiecznych miejsc parkowania pojazdów i odpoczynku kierowców na europejskich autostradach oraz na fakt, że dopóki nie zapewni się takich miejsc, dopóty niemożliwe będzie wdrożenie proponowanych przepisów. Będzie to wymagać długiego czasu i znacznych inwestycji.

19. Ubolewa, że zaprzepaszczo szansę na przyspieszenie wprowadzania inteligentnych tachografów, i przestrzega, że pisemne zgłaszanie szczegółów dotyczących podróży przyczynia się do przedłużenia sytuacji, w której niemożliwe jest przeprowadzanie kompleksowych kontroli. Oczekuje się, że spowoduje ono zagęszczenie ruchu na granicach, gdzie może brakować przeznaczonych do tego celu parkingów.

20. Apeluje o przyspieszenie wprowadzania inteligentnych tachografów przez przedsiębiorstwa transportowe oraz technologii umożliwiającej ich zdalne odczytywanie przez organy wykonawcze.

**Wniosek zmieniający dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającą szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (COM(2017) 278 final) oraz wniosek zmieniający rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze (COM(2017) 281 final)**

21. Uważa, że trzydniowy okres przed rozpoczęciem delegowania umożliwia sprawny transport międzynarodowy. Jednocześnie natychmiastowe rozpoczęcie delegowania w wypadku kabotażu stwarza ramy, które mogą chronić przed nasileniem się nieuczciwej konkurencji. Przypomina, że nielegalny kabotaż prowadzi do zakłócenia konkurencji i powoduje brak równowagi między państwami członkowskimi i regionami znacznie różniącymi się pod względem kosztów pracy.

22. Zauważa, że nowe przepisy dotyczące kabotażu wzmocnią jednolity rynek i doprowadzą do zmniejszenia liczby przypadków naruszenia prawa, ułatwią przeprowadzanie kontroli i poprzez zdecydowane ograniczenie liczby przejazdów bez ładunku pozytywnie wpłyną na ogólne oddziaływanie transportu drogowego na środowisko.
23. Podejrzewa jednak, że proponowane przepisy w sprawie delegowania będą generować większe koszty administracyjne zarówno dla przedsiębiorstw, jak i dla organów państw członkowskich, ponieważ ustalony limit będzie łatwo przekroczyć, a zatem konieczne będzie bardzo częste wszczynanie procedury administracyjnej w zakresie stosowania i kontroli przepisów pracy państwa przyjmującego.
24. Spodziewa się, że wpłynie to na ceny transportowanych towarów, ponieważ ograniczenie przejazdów bez ładunku z jednej strony obniża koszty, ale za to z drugiej strony wzrastać będą koszty administracyjne związane z zapewnieniem zgodności, które w efekcie zostaną być może częściowo przeniesione na konsumenta.
25. Stwierdza, że w państwach członkowskich panuje duża różnorodność przepisów dotyczących transportu ciężarowego, takich jak np. dotyczących korzystania z autostrad w czasie weekendu, i apeluje w związku z tym o wspólne wytyczne w tej dziedzinie, przy ścisłej współpracy z władzami lokalnymi.
26. Wskazuje, że proponowane przepisy wyjątkowo utrudniają prognozowanie kosztów pracy, co odbije się na realizacji przewozów, np. pod kątem kryteriów planowania tras.
27. Przewiduje, że w praktyce szczególnie problematyczne okażą się przeprowadzane na trasie kontrole zgodności z prawem pracy, a z kolei kierowcy mogą łatwiej popełniać błędy i w efekcie narażać się na sankcje. Jest zatem zdania, że istotne jest, by przed nałożeniem rzeczywistych sankcji wysyłane były ostrzeżenia.
28. Dlatego dla uproszczenia tej procedury jako ewentualne rozwiązanie sugeruje wprowadzenie uśrednionej stawki dziennej, która przysługiwałaby kierowcom na podstawie kraju, w którym dokonuje się przewozu, w powiązaniu z krajem, w którym znajduje się główna siedziba firmy przewozowej. Do obliczenia tej stawki dziennej można by wykorzystać sprawdzoną klasyfikację państw członkowskich na podstawie PKB na mieszkańca, który to wskaźnik stosowany jest także w przypadku wdrażania polityki spójności.
29. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja propaguje takie środki na rzecz elektronicznej rejestracji całego łańcucha transportu oraz monitorowania jego zgodności z przepisami, jak inteligentne tachografy i elektroniczne listy przewozowe (e-CMR), wraz z ustandaryzowanymi dokumentami i procedurami, które mają poprawić monitorowanie przestrzegania odnośnych przepisów, a zarazem ograniczyć do pewnego stopnia koszty administracyjne.
30. Z zadowoleniem przyjmuje precyzyjne określenie warunków wykonywania tego zawodu oraz przeciwdziałanie zakładaniu firm przykrywek; należy rozważyć środki dostarczające dowodu na lokalizację faktycznej działalności gospodarczej przedsiębiorstwa.
31. Zauważa, że proponowane przepisy reformujące odnoszące się do lekkich pojazdów użytkowych (poniżej 3,5 tony) są krokiem we właściwym kierunku z punktu widzenia niedopuszczenia do tego, by użytkowanie tych pojazdów wiązało się z obchodzeniem praw społecznych i pracowniczych.
32. Proponuje, by w jak największym stopniu ujednoczyć zasady dotyczące tej kategorii pojazdów, zawęzić pole dowolności dla państw członkowskich, a jednocześnie by uwzględnić fakt, że lekkie pojazdy ciężarowe powinny podlegać prostszym ramom.
33. Uważa, że próba wskazania przez Komisję rodzajów naruszeń prawa i ich wagi to krok we właściwym kierunku, gdyż będzie stanowić punkt odniesienia dla władz krajowych i podmiotów w tej branży oraz przyczyni się do większej spójności w zwalczaniu naruszeń.
34. Zwraca uwagę, że planowane skoncentrowanie kontroli na tych przedsiębiorstwach, które częściej naruszają obowiązujące przepisy, pozwoli ograniczyć obciążenia administracyjne i przyczyni się do skutecznego zwalczania naruszeń. Apeluje w związku z tym o przyjęcie na szczeblu UE wspólnych procedur w dziedzinie kontroli. Ponadto przyjmuje z zadowoleniem propozycję, by naruszenie dyrektywy o delegowaniu pracowników było rozważane z punktu widzenia dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorstwa transportowego. Wykaz naruszeń skutkujących utratą dobrej reputacji przewoźników drogowych (rozporządzenie 1071/2009) powinien również zawierać nielegalny kabotaż.

35. Przestrzega przed ryzykiem wielokrotnego kabotażu na granicach państw o różnym poziomie wynagrodzeń.

36. Ubolewa nad ostatnim odroczeniem uruchomienia europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) i wzywa państwa członkowskie do jak najszybszego wypełnienia ich niezrealizowanych jeszcze zobowiązań. Jednocześnie apeluje do Komisji, by zbadała, na ile wykonalne jest połączenie istniejących baz danych, takich jak TACHOnet, ERRU i bazy danych dotyczącej badania przydatności do ruchu drogowego.

**Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (COM(2017) 282 final)**

37. Z zadowoleniem przyjmuje proponowaną całkowitą liberalizację użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców do celów przewozu towarów na własny rachunek w całej UE, niezależnie od miejsca wynajęcia pojazdu, jako istotną liberalizację rynku i środek, który jego zdaniem doprowadzi do tworzenia nowych miejsc pracy i poprawy stanu środowiska.

38. Z zadowoleniem przyjmuje także częściową liberalizację najmowania pojazdów bez kierowców z innego państwa członkowskiego do celów komercyjnych jako potencjalne rozwiązanie obecnej sytuacji rozbieżnych warunków regulujących działalność transportową w krajach UE.

**Streszczenie**

39. Uważa, że dążąc do dokończenia budowy jednolitego rynku w sektorze międzynarodowego transportu drogowego, trzeba powiązać takie czynniki jak wymogi środowiskowe, spójność gospodarcza, prawodawstwo poszczególnych państw członkowskich oraz warunki dla zdrowej konkurencji.

40. W kontekście przyszłych trendów cyfrowych i technologicznych w sektorze transportu apeluje o praktyczne propagowanie podnoszenia kwalifikacji wśród jego pracowników, poprzez uznanie np., iż takie działania mogłyby być finansowane ze środków na rzecz polityki spójności.

41. Z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Komisji zmierzające do wprowadzenia jednolitych zasad regularnej sprawozdawczości z działań państw członkowskich w zakresie kontroli i nadzoru. Wzywa Komisję do zaostrzenia kontroli, zwłaszcza w odniesieniu do współpracy administracyjnej pomiędzy państwami, interpretacji istniejącego prawa oraz właściwego i niedyskryminującego jego egzekwowania.

42. Apeluje do państw członkowskich o systematyczne i całościowe wdrażanie proponowanych przepisów, o zwiększenie kontroli, w tym kontroli pojazdów z krajów spoza UE, oraz o nakładanie odpowiednich sankcji, co przyczyni się do promowania skutecznej harmonizacji przepisów. Doprowadziłoby to do pogłębienia rynku wewnętrznego oraz wspierałoby tworzenie miejsc pracy, wzrost gospodarczy, rozwój i inwestycje, a tym samym zwiększało konkurencyjność UE i jej regionów.

43. Liczy na ogólną poprawę poziomu usług transportowych, co przełożyłoby się na większą spójność terytorialną i lepszą jakość życia obywateli.

Bruksela, dnia 1 lutego 2018 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów