

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.10.2008
KOM(2008) 650 wersja ostateczna

2008/0195 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób
wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego**

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

A. KONTEKST WNIOSKU

1. Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego¹ weszła w życie w dniu 23 marca 2005 r. Określone w niej wspólne przepisy zapewniają minimalne standardy ochrony socjalnej pracowników wykonujących czynności związane z przewozem w sektorze transportu drogowego i są uważane za ważny krok w kierunku poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa w pracowników sektora wykonujących czynności związane z przewozem, zwiększający bezpieczeństwo drogowe i zapewniający uczciwą konkurencję. Wspomniana dyrektywa i jej przepisy mające na celu ochronę pracowników wykonujących czynności związane z przewozem przed niepożądanymi skutkami nadmiernie długiego czasu pracy, niedostatecznego wypoczynku lub zakłóconych cykli pracy, stanowią przepisy szczególnie w stosunku do dyrektywy dotyczącej organizacji czasu pracy 2003/88/WE i uzupełniają rozporządzenie (WE) nr 561/2006² z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiające wspólne zasady w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców.
2. Przyjmując dyrektywę po zastosowaniu procedury pojednawczej, Rada i Parlament uzgodniły, że zasadniczo od dnia 23 marca 2009 r. będzie miała ona zastosowanie do kierowców pracujących na własny rachunek. Ponadto Komisja została poproszona o przedstawienie sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najpóźniej dwa lata przed upływem tego terminu, a następnie wniosku legislacyjnego przygotowanego na jego podstawie, który albo określiłby procedury w celu objęcia dyrektywą kierowców pracujących na własny rachunek albo wyłączył ich z zakresu stosowania tej dyrektywy (art. 2 ust. 1 dyrektywy).
3. Sprawozdanie Komisji³ dotyczące potencjalnych konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy i oceniające skutki przepisów dotyczących pory nocnej dla bezpieczeństwa drogowego, warunków konkurencji, struktury zawodu i kwestii socjalnych zostało przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w maju 2007 r. Różne sposoby interpretacji i wdrażania tych przepisów w różnych państwach członkowskich mogą powodować zakłócenia konkurencji i różnice w minimalnych standardach socjalnych mających zastosowanie w państwach członkowskich. Trudności wynikają przede wszystkim z niejasnego rozróżnienia między pracownikami wykonującymi czynności związane z przewozem a kierowcami pracującymi na własny rachunek, co spowodowało trudności w egzekwowaniu przepisów i ryzyko rozprzestrzeniania się zjawiska kierowców pozornie pracujących na własny rachunek w celu uniknięcia wejścia w zakres dyrektywy. We wnioskach zawartych w sprawozdaniu stwierdzono, że pomimo braku wyraźnych powodów, dla których należałoby włączyć kierowców pracujących na własny rachunek w zakres stosowania dyrektywy, ważne jest, aby zająć się kwestią definicji i ich wyjaśnienia za pomocą odpowiedniej poprawki, tak

¹ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

² Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

³ COM(2007) 266 wersja ostateczna

aby pojęcie pracownika wykonującego czynności związane z przewozem objętego zakresem stosowania dyrektywy obejmowało również tak zwanych „kierowców pozornie pracujących na własny rachunek” czyli kierowców, którzy nie są związani z pracodawcą umową o pracę lecz nie posiadają możliwości kontaktów zawodowych z wieloma klientami.

4. Zgodnie ze zobowiązaniem Komisji do lepszych uregulowań prawnych, prawodawstwo wspólnotowe powinno być jasne, ukierunkowane, proporcjonalne i egzekwowalne. W wyniku pogłębionej analizy skutków dyrektywy dla bezpieczeństwa drogowego, warunków konkurencji, struktury zawodu i kwestii socjalnych, ocena skutków wykazała, że pomimo znacznych kosztów administracyjnych pełne objęcie zakresem dyrektywy kierowców zatrudnionych i kierowców pracujących na własny rachunek nie byłoby możliwe do wyegzekwowania, a zatem najlepszą opcją jest zajęcie się problemem kierowców pozornie pracujących na własny rachunek zamiast rozszerzania zakresu dyrektywy na kierowców pracujących na własny rachunek.
5. Niniejszy wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2002/15/WE ma zatem na celu zwiększenie jasności, czytelności i egzekwowalności obecnych zasad, dzięki zapewnieniu bardziej precyzyjnej definicji pracowników wykonujących czynności związane z przewozem obejmującej w tej kategorii pracowników również „kierowców pozornie pracujących na własny rachunek” i w związku z tym objętych dyrektywą.
6. Komisja była również proszona o dokonanie w tym samym sprawozdaniu oceny przepisów dotyczących pory nocnej (art. 7 ust. 2 dyrektywy). W sprawozdaniu stwierdzono, że nie ma potrzeby zmiany lub dalszej harmonizacji przepisów dotyczących pory nocnej. Przy okazji wskazana jest również zmiana definicji „pracy w porze nocnej” zawartej w art. 3 lit. i) dyrektywy 2002/15/WE. W obecnym brzmieniu definicji „praca w porze nocnej” może obejmować nawet bardzo krótkie, na przykład kilkuminutowe, okresy pracy w porze nocnej. Z tego powodu przepis ten jest ekonomicznie i społecznie niewspółmierny i niepotrzebny. Komisja proponuje zatem ponowne wprowadzenie do definicji pracy w porze nocnej minimalnego 2 godzinnego czasu pracy, tak jak zaproponowano to na początku.

B. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

7. Konsultacje z zainteresowanymi stronami przeprowadzone w latach 2006-2007 ujawniły, że większość z nich uważa, że dyrektywa posiada zarówno negatywny jak i pozytywny wpływ na różne kwestie. Z jednej strony zasady dotyczące czasu pracy są uznawane przez większość za mające pozytywny wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo, warunki pracy i ujednoczenia warunków konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi, ale z drugiej strony powodują one liczne negatywne skutki, takie jak utratę dochodów, niedobór kierowców oraz spadek efektywności pod względem kosztów tego sektora.
8. Prawie wszystkie zainteresowane strony podkreślały problemy związane z praktyką wdrażania zasad dotyczących czasu pracy i sygnalizowały, że obecny system kontroli kierowców jest słaby. Prowadzi to do dalszych zakłóceń konkurencji stawiając tych, którzy przestrzegają wspomnianych zasad w niekorzystnej sytuacji.

9. Jeśli chodzi o przewidywane skutki włączenia kierowców pracujących na własny rachunek w zakres dyrektywy lub ich wyłączenia, różne zainteresowane strony prezentowały rozbieżne poglądy, w szczególności w odniesieniu do praktycznego egzekwowania przepisów oraz wartości dodanej w postaci bezpieczeństwa drogowego i uczciwej konkurencji.
10. Zasadniczo zainteresowane strony popierają: wyjaśnienie zakresu dyrektywy oraz niektórych definicji i przepisów, poprawę efektywności i skuteczności systemu egzekwowania, zacieśnienie współpracy między krajowymi organami kontrolnymi, zapobieganie zjawisku kierowców pozornie pracujących na własny rachunek.
11. Wszystkie uwagi przedstawione w trakcie konsultacji z zainteresowanymi stronami zostały wzięte pod uwagę w trakcie oceny skutków przeprowadzonej w latach 2007-2008. Celem oceny skutków było określenie najlepszego wariantu polityki, który byłby wykonalny, pozwolił na uniknięcie niepotrzebnych obciążeń administracyjnych oraz ewentualnych negatywnych skutków ubocznych proponowanych rozwiązań, oraz który jednocześnie przyczyniłby się do realizacji celów polityki transportowej UE.
12. Oprócz analizy podstawowych wariantów polityki, jak włączenie kierowców pracujących na własny rachunek w zakres dyrektywy lub ich wyłączenie, ocena skutków objęła również inne działania, takie jak rozszerzenie definicji pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, aby obejmowała ona również kierowców pozornie pracujących na własny rachunek, oraz poprawę efektywności, skuteczności i spójności systemu egzekwowania w celu rozwiązania problemu niskiego poziomu przestrzegania przepisów. Przeanalizowano wszystkie ewentualne skutki gospodarcze, społeczne, ekologiczne i administracyjne czterech głównych wariantów politycznych.
13. W świetle wyników oceny skutków różnych wariantów politycznych, niniejszy wniosek odzwierciedla połączenie wariantu polegającego na objęciu kierowców pracujących na własny rachunek zakresem dyrektywy, poprzez wyjaśnienie kwestii prawnych, oraz wariantu lepszego egzekwowania przepisów, poprzez ustanowienie wymogów w zakresie monitorowania i kontroli w odniesieniu do państw członkowskich. Istotnie jedynie poprzez skuteczną kontrolę przestrzegania obowiązujących zasad można zagwarantować pełną skuteczność przepisów dyrektywy.
14. Streszczenie oceny skutków i jej pełny tekst zostały dołączone do niniejszego wniosku. Ocena skutków pokazuje, że obecne przepisy w zakresie czasu pracy w połączeniu z bardziej jasnym zakresem dyrektywy i z wymogami dotyczącymi egzekwowania przepisów poprawią zgodność z przepisami socjalnymi, zmniejszą zakłócenia konkurencji i umożliwią państwom członkowskim uniknięcie obciążeń administracyjnych i potencjalnie bardzo wysokich kosztów egzekwowania, które wiązałyby się z ustanowieniem na poziomie UE skomplikowanego systemu egzekwowania.
15. **Pomocniczość**
Wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości gdyż zasadniczo ma na celu wyjaśnienie zakresu istniejących przepisów wspólnotowych i poprawę ich egzekwowania, co nie może być osiągnięte na poziomie państw członkowskich.

Ponadto wniosek ma na celu poprawę wymiany informacji między organami państw członkowskich, które monitorują zgodność z przepisami. Działanie wspólnotowe jest zatem niezbędne ze względu na brak możliwości rozwiązania stwierdzonych problemów samodzielnie przez jedno państwo członkowskie lub grupę państw członkowskich.

16. **Proporcjonalność**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności gdyż nie wykracza ponad to, co jest konieczne do osiągnięcia jego celu. Wyjaśnia on zakres obecnych przepisów i określa podstawowe wspólne wymogi w celu zapewnienia ich sprawiedliwego egzekwowania, ale nie uniemożliwia państwom członkowskim podejmowania poszczególnych decyzji w zakresie monitorowania i kontroli na poziomie krajowym.

17. Wniosek nie pociąga za sobą żadnych dodatkowych kosztów dla budżetu Wspólnoty i nie wiąże się z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi dla państw członkowskich.

C. UZASADNIENIE ZMIAN

18. Wniosek wprowadza następujące poprawki bez zmieniania ogólnego celu dyrektywy, jakim jest ochrona socjalna pracowników i osób traktowanych jak pracownicy na mocy przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Artykuł 2 ust. 1 dyrektywy wyjaśnia jej zakres. Dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, jak określono w art. 3 lit. d), w tym tzw. „kierowców pozornie pracujących na własny rachunek”, czyli kierowców, którzy oficjalnie pracują na własny rachunek, ale w rzeczywistości nie mogą samodzielnie organizować swoich czynności pracowniczych. Nie obejmuje ona kierowców rzeczywiście pracujących na własny rachunek, którzy nie wchodzą w zakres dyrektywy.

Artykuł 3 lit. a) utrzymuje definicję „czasu pracy” mającą zastosowanie do wszystkich kierowców wchodzących w zakres dyrektywy, ale skreśla definicję „czasu pracy” dla kierowców pracujących na własny rachunek gdyż nie wchodzą oni w zakres dyrektywy. W celu rozwiązania problemu tzw. „kierowców pozornie pracujących na własny rachunek” do art. 3 lit. d) dodaje się bardziej precyzyjną definicję pracowników wykonujących czynności związane z przewozem.

Artykuł 3 lit. i) sprawia, że definicja „pracy w porze nocnej” ma zastosowanie w praktyce.

Artykuł 11 lit. a) wprowadza wspólne zasady mające na celu zapewnienie większej przejrzystości i skuteczności krajowych systemów egzekwowania, jednolitego rozumienia przepisów i ich sprawiedliwego stosowania. Nowe przepisy wzywają również do zacieśnienia współpracy między odpowiednimi organami państw członkowskich odpowiedzialnymi za egzekwowanie oraz do wsparcia przez Komisję ułatwiania dialogu między organami egzekwującymi prawo a przemysłem oraz pomiędzy państwami członkowskimi w celu zapewnienia wspólnego podejścia do wdrażania przepisów dotyczących czasu pracy. Wszystko to ma na celu poprawę

zgodności z przepisami Wspólnoty, a co za tym idzie przyczynia się do realizacji celów polityki transportowej UE.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i art. 137 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁶,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) 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) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85⁷ ustanawia wspólne przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców. Wspomniane rozporządzenie nie obejmuje innych aspektów czasu pracy w sektorze transportu drogowego.
- (2) Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego⁸ ustanawia minimalne wymogi w odniesieniu do organizacji czasu pracy w celu poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ujednolicenia warunków konkurencji.
- (3) Artykuł 2 ust. 1 dyrektywy 2002/15/WE wymaga, aby Komisja przedstawiła sprawozdanie dotyczące konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy i przedstawiła wniosek w tej sprawie.

⁴ Dz.U. C z [...], s. [...].

⁵ Dz.U. C z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C z [...], s. [...].

⁷ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁸ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

- (4) Sprawozdanie Komisji w sprawie konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy 2002/15/WE oraz oceny przepisów dotyczących pory nocnej⁹ zostało przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w maju 2007 r.
- (5) Doświadczenia nabyte w trakcie transpozycji dyrektywy 2002/15/WE, konsultacje z zainteresowanymi stronami, rozliczne badania oraz przeprowadzona ocena skutków wykazały problemy związane z praktycznym wdrażaniem jednolitych zasad dotyczących czasu pracy, niskim poziomem przestrzegania przepisów oraz słabymi systemami egzekwowania w państwach członkowskich.
- (6) Różnice w interpretacji, stosowaniu i egzekwowaniu przepisów dyrektywy 2002/15/WE przez państwa członkowskie oraz nieprzestrzeganie minimalnych norm czasu pracy przez przedsiębiorstwa transportowe i kierowców powodują zakłócenia konkurencji oraz zagrożenie zdrowia i bezpieczeństwa kierowców.
- (7) W świetle sprawozdania Komisji oraz oceny skutków, kierowcy pracujący na własny rachunek powinni być wyłączeni z zakresu dyrektywy 2002/15/WE.
- (8) Niemniej jednak pożądanym jest, aby państwa członkowskie nadal ostrzegały kierowców pracujących na własny rachunek przed niepożądanymi skutkami nadmiernie długiego czasu pracy, niedostatecznego wypoczynku lub zakłóconych cykli pracy dla zdrowia i bezpieczeństwa.
- (9) Należy zatem dokonać pewnych dostosowań technicznych w tekście dyrektywy 2002/15/WE.
- (10) Prawodawstwo wspólnotowe jest wydajne i skuteczne, jedynie jeśli jest wprowadzone w życie przez wszystkie państwa członkowskie, stosowane w jednakowy sposób do wszystkich zainteresowanych podmiotów oraz systematycznie i skutecznie kontrolowane.
- (11) Monitorowanie przestrzegania przepisów jest skomplikowanym zadaniem, w którym bierze udział wiele podmiotów, a zatem do jego realizacji konieczna jest współpraca między państwami członkowskimi a Komisją oraz między poszczególnymi państwami członkowskimi.
- (12) Należy zatem uaktualnić dyrektywę 2002/15/WE, aby zlikwidować niedociągnięcia we wdrażaniu, stosowaniu i egzekwowaniu przepisów poprzez wyjaśnienie jej zakresu, wzmocnienie współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi oraz wspieranie wymiany informacji i dobrych praktyk.
- (13) Cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie modernizacja przepisów wspólnotowych w sprawie organizacji czasu pracy i poprawa ich egzekwowania, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie i w związku z tym może być w lepszym stopniu osiągnięty na poziomie wspólnotowym; Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów.

⁹ COM(2007) 266 wersja ostateczna

- (14) Niniejsza dyrektywa uwzględnia prawa podstawowe i przestrzega zasad ustanowionych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. W szczególności dąży do zapewnienia prawa każdego pracownika do warunków pracy szanujących jego zdrowie i bezpieczeństwo oraz prawa do ograniczenia maksymalnego wymiaru czasu pracy oraz okresów dziennego i tygodniowego odpoczynku (art. 31 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej).
- (15) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2002/15/WE.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2002/15/WE wprowadza się następujące zmiany:

- (1) W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, jak określono w art. 3 lit. d) niniejszej dyrektywy, zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, uczestniczących w czynnościach w trasie w zakresie transportu drogowego objętych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 lub, w przeciwnym razie, umową AETR.

Niniejszą dyrektywę stosuje się również do pracowników wykonujących czynności związane z przewozem, jak określono w art. 3 lit. d) zdanie drugie.

b) w ust. 2 i 3 odesłanie „dyrektywy 93/104/WE” zastępuje się odesłaniem „dyrektywy 2003/88/WE”.

c) w ust. 4 odesłanie „rozporządzenia (EWG) nr 3820/85” zastępuje się odesłaniem „rozporządzenia (WE) nr 561/2006”.

- (2) W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) pkt 2 skreśla się zdanie pierwsze.

b) do lit. d) dodaje się następujące zdanie:

„pracownik wykonujący czynności związane z przewozem” oznacza również każdą osobę, która nie jest związana z pracodawcą umową o pracę lub jakimkolwiek innym hierarchicznym stosunkiem pracy, lecz:

(i) która nie może samodzielnie organizować odnośnych czynności pracowniczych;

(ii) której dochód nie zależy bezpośrednio od wypracowanego zysku;

(iii) która nie ma swobody, indywidualnie lub w drodze współpracy między kierowcami pracującymi na własny rachunek, utrzymywania stosunków handlowych z wieloma klientami.”

c) skreśla się lit. e).

d) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) „osoba wykonująca czynności w trasie w zakresie transportu drogowego” oznacza każdego pracownika wykonującego czynności związane z przewozem, który wykonuje takie czynności;”

e) lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) „praca w porze nocnej” oznacza pracę wykonywaną w czasie pracy, który obejmuje przynajmniej dwie godziny pracy wykonywanej w porze nocnej.”

- (3) W art. 4 lit. a) odesłanie „Artykuł 6 ust. 1 akapit czwarty i piąty rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub, w miarę potrzeb, art. 6 ust. 1 akapit czwarty Umowy AETR” zastępuje się odesłaniem „rozporządzenie (WE) nr 561/2006 lub, w miarę potrzeb, Umowa AETR”.
- (4) W art. 5 ust. 1 odesłanie „rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85” zastępuje się odesłaniem „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”.
- (5) W art. 6 odesłanie „rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85” zastępuje się odesłaniem „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”.
- (6) Wprowadza się art. 11a w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Egzekwowanie

- (1) Państwa członkowskie zorganizują system odpowiedniego i systematycznego monitorowania i kontroli w celu zapewnienia poprawnego i spójnego wdrażania przepisów niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie gwarantują, że krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszej dyrektywy mają odpowiednią liczbę wykwalifikowanych inspektorów i podejmują wszelkie niezbędne działania.
- (2) Państwa członkowskie przekazują Komisji szczegóły ustaleń dotyczących monitorowania i kontroli.
- (3) Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia dostępu do informacji, pomocy i porad w dziedzinie przepisów w zakresie czasu pracy i organizacji pracy przedsiębiorstw transportowym i pracownikom wykonującym czynności związane z przewozem.
- (4) Aby zapewnić sprawne, skuteczne i jednolite wykonanie dyrektywy w całej Wspólnocie, Komisja wspiera dialog między państwami członkowskimi za pomocą następujących działań:

- (a) w celu wzmocnienia współpracy administracyjnej między ich właściwymi organami - poprzez przyjęcie skutecznych systemów wymiany informacji, poprawę dostępu do informacji i wspieranie wymiany informacji i dobrych praktyk dotyczących egzekwowania przepisów w zakresie czasu pracy;
 - (b) wspieranie wspólnego podejścia do wykonania niniejszej dyrektywy;
 - (c) ułatwianie dialogu między sektorem transportu drogowego i organami kontrolnymi.”
- (8) W art. 13 odesłanie „art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85” zastępuje się odesłaniem „art. 17 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [...] r. Niezwłocznie przekażą one Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący