



Spis treści

III Akty przygotowawcze

Rada

2020/C 149/01	Stanowisko Rady (UE) nr 4/2020 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012	
	Przyjęte przez Radę w dniu 7 kwietnia 2020 r.	1
2020/C 149/02	Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 4/2020 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej przepisy dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 Przyjęte przez Radę w dniu 7 kwietnia 2020 r.	18

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) nr 4/2020 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej przepisy szczególnie w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012

Przyjęte przez Radę w dniu 7 kwietnia 2020 r.

(2020/C 149/01)

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 ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego konieczne jest zapewnienie, z jednej strony, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz, z drugiej strony, odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym (zwanym dalej „przewoźnikami”). Zważywszy na wysoki stopień mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego, do zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów, odpowiednimi warunkami pracy i ochroną socjalną kierowców niezbędne są przepisy sektorowe.
- (2) Ze względu na wysoki stopień mobilności nieodłącznie związanej z usługami transportu drogowego szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie, aby kierowcy korzystali z przysługujących im praw oraz aby przewoźnicy, z których większość stanowią małe przedsiębiorstwa, nie napotykali na nieproporcjonalne bariery administracyjne lub dyskryminacyjne kontrole, które nadmiernie ograniczają ich swobodę świadczenia usług transgranicznych. Z tego samego powodu przepisy krajowe mające zastosowanie do transportu drogowego muszą być proporcjonalne i uzasadnione oraz muszą uwzględniać potrzebę zapewnienia kierowcom odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej, a także potrzebę zwiększenia swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi a zagranicznymi przewoźnikami.

⁽¹⁾ Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ Dz.U. C z 176 z 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu z dnia 7 kwietnia 2020 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia

- (3) Zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (4) Po dokonaniu oceny skuteczności i efektywności obecnych unijnych przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego wykryto pewne luki w obecnie obowiązujących przepisach i braki w ich egzekwowaniu, takie jak związane z wykorzystywaniem firm „skrzynek pocztowych”. Ponadto istnieją liczne rozbieżności pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie wykładni, stosowania i wdrażania tych przepisów, co stwarza znaczne obciążenia administracyjne dla kierowców i przewoźników. Powoduje to niepewność prawa, co ma negatywny wpływ na warunki socjalne i warunki pracy kierowców oraz na warunki uczciwej konkurencji dla przewoźników w tym sektorze.
- (5) Aby zapewnić prawidłowe stosowanie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE ⁽⁴⁾ i 2014/67/UE ⁽⁵⁾, należy zaostrzyć kontrole i zacieśnić współpracę na poziomie Unii, tak by zwalczać nadużycia związane z delegowaniem kierowców.
- (6) Komisja w swoim wniosku z dnia 8 marca 2016 r. dotyczącym przeglądu dyrektywy 96/71/WE stwierdziła, że wykonanie tej dyrektywy w wysoce mobilnym sektorze transportu drogowego budzi szczególne wątpliwości i problemy natury prawnej, i wskazała, że najlepiej rozwiązać poprzez ustanowienie sektorowych przepisów w zakresie transportu drogowego.
- (7) W celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego wykonania dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego konieczne jest ustanowienie przepisów sektorowych odzwierciedlających szczególnie charakter wysoce mobilnej siły roboczej w sektorze transportu drogowego oraz zapewniających równowagę między ochroną socjalną kierowców a swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników. Przepisy dotyczące delegowania pracowników, zawarte w dyrektywie 96/71/WE, oraz przepisy dotyczące egzekwowania tych przepisów, zawarte w dyrektywie 2014/67/UE, mają zastosowanie do sektora transportu drogowego, z uwzględnieniem przepisów szczególnych określonych w niniejszej dyrektywie.
- (8) Z uwagi na wysoce mobilny charakter sektora transportu kierowcy nie są co do zasady delegowani do innego państwa członkowskiego na podstawie umów o świadczenie usług na długie okresy, jak ma to niekiedy miejsce w innych sektorach. Należy zatem wyjaśnić, w jakich okolicznościach zawarte w dyrektywie 96/71/WE przepisy dotyczące delegowania długoterminowego nie mają zastosowania do takich kierowców.
- (9) Wyważone przepisy sektorowe dotyczące delegowania powinny być oparte na istnieniu wystarczającego powiązania między kierowcą a świadczoną usługą oraz terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Aby ułatwić egzekwowanie tych przepisów, należy dokonać rozróżnienia między poszczególnymi rodzajami przewozów, zależnie od stopnia powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego.
- (10) Jeżeli kierowca wykonuje przewóz dwustronny z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę (zwanego dalej „państwem członkowskim siedziby”), na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lub z powrotem do państwa członkowskiego siedziby, charakter usługi jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby. Kierowca w ciągu jednego przejazdu może wykonać kilka przewozów dwustronnych. Stosowanie przepisów dotyczących delegowania, a zatem warunków zatrudnienia gwarantowanych w przyjmującym państwie członkowskim, do takich przewozów dwustronnych byłoby nadmiernym ograniczeniem swobody świadczenia transgranicznych usług transportu drogowego.
- (11) Należy uściślić, że przewóz międzynarodowy w tranzycie przez terytorium państwa członkowskiego nie stanowi delegowania. Takie przewozy charakteryzują się tym, że kierowca przejeżdża przez to państwo członkowskie bez dokonywania załadunku lub rozładunku i bez odbierania lub wysadzania pasażerów i dlatego nie istnieje istotne powiązanie między działaniami kierowcy a państwem członkowskim tranzytu. Zatem na uznanie obecności danego kierowcy w państwie członkowskim za tranzyt nie mają wpływu postoje, na przykład ze względów higienicznych.

⁽⁴⁾ Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

- (12) Jeżeli kierowca wykonuje przewóz kombinowany, charakter świadczonej usługi w czasie początkowego lub końcowego odcinka drogowego jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie stanowi przewóz dwustronny. Natomiast w przypadku, gdy przewóz wykonywany na odcinku drogowym odbywa się w obrębie przyjmującego państwa członkowskiego lub ma charakter przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny, powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego jest wystarczające, a zatem powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące delegowania.
- (13) Jeżeli kierowca wykonuje inne rodzaje przewozów, szczególnie przewozy kabotażowe lub przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne, powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego jest wystarczające. To powiązanie istnieje w przypadku przewozów kabotażowych zdefiniowanych w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽⁶⁾ i (WE) nr 1073/2009 ⁽⁷⁾, ponieważ cały przewóz ma miejsce w przyjmującym państwie członkowskim, a zatem usługa jest ściśle powiązana z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne charakteryzują się tym, że kierowca wykonuje przewóz międzynarodowy poza państwem członkowskim siedziby przedsiębiorstwa delegującego. Wykonywane przewozy są zatem powiązane z danym przyjmującym państwem członkowskim a nie z państwem członkowskim siedziby. W tych przypadkach przepisy sektorowe są wymagane jedynie w odniesieniu do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych.
- (14) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby – zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE –warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych uznanych, na ich terytorium, za powszechnie stosowane lub mające zastosowanie w innym przypadku zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, były udostępniane w sposób przystępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz delegowanym kierowcom. Powinno to dotyczyć, w stosownych przypadkach, warunków zatrudnienia określonych przez umowy zbiorowe powszechnie stosowane do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym. Stosowne informacje powinny obejmować w szczególności części składowe wynagrodzenia uznane na podstawie takich instrumentów za obowiązkowe. Zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE należy dążyć do zaangażowania partnerów społecznych.
- (15) Przewoźnicy unijni stawiają czoła rosnącej konkurencji ze strony przewoźników z państw trzecich. Kluczowe zatem znaczenie ma, aby przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani. Zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie nieczłonkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim. Zasada ta powinna mieć również zastosowanie w odniesieniu do przepisów szczególnych dotyczących delegowania przewidzianych w niniejszej dyrektywie. Powinna mieć ona zastosowanie w szczególności, gdy przewoźnicy z państw trzecich wykonują przewozy na podstawie dwustronnych lub wielostronnych umów przyznających dostęp do rynku Unii.
- (16) Wielostronny system kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) to jeden z głównych instrumentów regulujących dostęp przewoźników z państw trzecich do rynku unijnego oraz dostęp przewoźników unijnych do rynków państw trzecich. Liczba zezwoleń przydzielonych poszczególnym krajom członkowskim EKMT jest ustalana co roku. Konieczne jest, aby państwa członkowskie przestrzegały swojego obowiązku dotyczącego niedyskryminowania przedsiębiorstw unijnych, w tym przy uzgadnianiu warunków dostępu do rynku unijnego w ramach EKMT.
- (17) Uprawnienia do negocjowania i zawarcia Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR) należą do Unii w ramach jej wyłącznych kompetencji zewnętrznych. Zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁸⁾ Unia powinna dostosować mechanizmy kontrolne, które mogą być wykorzystywane do kontroli przestrzegania przez przedsiębiorstwa z państw trzecich krajowych i unijnych przepisów socjalnych, do mechanizmów kontrolnych mających zastosowanie do przedsiębiorstw unijnych.
- (18) Stwierdzono także trudności przy stosowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników określonych w dyrektywie 96/71/WE oraz przepisów dotyczących wymogów administracyjnych określonych w dyrektywie 2014/67/UE w odniesieniu do wysoce mobilnego sektora transportu drogowego. Nieskoordynowane środki krajowe w zakresie stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego spowodowały niepewność prawa i znaczne obciążenia administracyjne dla przewoźników niemających stałej siedziby w Unii. Doprowadziło to do nieuzasadnionych ograniczeń swobody świadczenia

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

⁽⁸⁾ 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 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

transgranicznych usług transportu drogowego, z negatywnymi skutkami ubocznymi dla zatrudnienia i konkurencyjności przewoźników. Konieczne jest zatem zharmonizowanie wymogów administracyjnych i środków kontrolnych. Zapobiegłoby to również niepotrzebnym opóźnieniom doświadczanym przez przewoźników.

- (19) W celu zapewnienia skutecznego i efektywnego egzekwowania przepisów sektorowych dotyczących delegowania pracowników oraz aby uniknąć niewspółmiernych obciążeń administracyjnych dla przewoźników niemających stałej siedziby w Unii, należy ustanowić szczególne wymogi administracyjne i środki kontrolne w sektorze transportu drogowego przy pełnym wykorzystaniu narzędzi kontroli, takich jak tachografy cyfrowe. Aby monitorować spełnianie obowiązków określonych w niniejszej dyrektywie i dyrektywie 96/71/WE, a jednocześnie uprościć to zadanie, państwa członkowskie powinny móc nakładać na przewoźników tylko te wymogi administracyjne i środki kontrolne określone w niniejszej dyrektywie, które zostały dostosowane do sektora transportu drogowego.
- (20) Przedsiębiorstwa transportowe potrzebują pewności prawa co do przepisów i wymogów, których muszą przestrzegać. Przepisy te i wymogi powinny być jasne, zrozumiałe i łatwo dostępne dla przedsiębiorstw transportowych, a także powinny umożliwiać przeprowadzanie skutecznych kontroli. Ważne jest, aby nowe przepisy nie wprowadzały zbędnych obciążeń administracyjnych oraz aby należycie uwzględniały interesy małych i średnich przedsiębiorstw.
- (21) Spoczywające na kierowcach obciążenia administracyjne i obowiązki związane z zarządzaniem dokumentami powinny być rozsądne. Dlatego też, choć niektóre dokumenty powinny być dostępne w pojeździe w celu okazania podczas kontroli drogowej, inne dokumenty powinny być udostępniane przez przewoźników za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 ⁽⁹⁾ oraz, w razie konieczności, przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby danego przewoźnika. Właściwe organy powinny korzystać z ram wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi określonych w dyrektywie 2014/67/UE.
- (22) Aby ułatwić kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących delegowania określonych w niniejszej dyrektywie, przewoźnicy powinni składać zgłoszenia delegowania właściwym organom państw członkowskich, do których delegują kierowców.
- (23) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych spoczywających na przewoźnikach należy uprościć proces przesyłania i aktualizowania zgłoszeń delegowania. W związku z tym Komisja powinna opracować wielojęzyczny publiczny interfejs, do którego przewoźnicy mieliby dostęp i poprzez który mogliby składać i aktualizować informacje o delegowaniu, a także, w razie konieczności, składać inne stosowne dokumenty do IMI.
- (24) Biorąc pod uwagę, że w niektórych państwach członkowskich partnerzy społeczni odgrywają kluczową rolę w egzekwowaniu przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego, państwa członkowskie powinny mieć możliwość przekazywania krajowym partnerom społecznym stosownych informacji udostępnianych za pośrednictwem IMI wyłącznie do celów sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących delegowania, przy jednoczesnym poszanowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ⁽¹⁰⁾. Stosowne informacje należy przekazywać partnerom społecznym z wykorzystaniem innych środków niż IMI.
- (25) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszej dyrektywy, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia funkcjonalności publicznego interfejsu połączonego z IMI. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

- (26) Odpowiednie, skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku ma zasadnicze znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony warunków pracy kierowców i zapobiegania zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów. W związku z tym pożądane jest rozszerzenie zakresu istniejących, określonych w dyrektywie 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹²⁾, jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania przepisów, tak aby obejmowały kontrolę przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹³⁾.
- (27) Ze względu na szereg danych niezbędnych do przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE, zakres kontroli drogowych uzależniony jest od opracowania i wprowadzenia technologii umożliwiających objęcie wystarczających okresów. Kontrole drogowe powinny ograniczać się do tych aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego znajdującego się w pojeździe, a kompleksowe kontrole powinny być przeprowadzane wyłącznie na terenie przedsiębiorstw.
- (28) Kontrole drogowe powinny być przeprowadzane sprawnie i szybko, tak by były zakończone w możliwie najkrótszym czasie i przy minimalnym opóźnieniu dla kierowcy. Należy dokonać wyraźnego rozróżnienia między obowiązkami przewoźników a obowiązkami kierowców.
- (29) Należy nadal wspierać współpracę między organami kontrolnymi państw członkowskich poprzez kontrole skoordynowane, które państwa członkowskie powinny starać się rozszerzyć o kontrole na terenie przedsiębiorstw. Europejski Urząd ds. Pracy, którego zakres działalności określony w art. 1 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149 ⁽¹⁴⁾ obejmuje dyrektywę 2006/22/WE, mogłby odegrać ważną rolę we wspieraniu państw członkowskich przy przeprowadzaniu kontroli skoordynowanych oraz mógłby wspierać wysiłki w dziedzinie kształcenia i szkolenia.
- (30) Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi w odniesieniu do wdrażania przepisów socjalnych w sektorze transportu drogowego okazała się niewystarczająca, co sprawia, że transgraniczne egzekwowanie przepisów stało się trudniejsze, nieefektywne i niespójne. W związku z tym konieczne jest ustanowienie ram dla skutecznej komunikacji i wzajemnej pomocy, w tym wymiany danych na temat naruszeń i informacji na temat dobrych praktyk w zakresie egzekwowania przepisów.
- (31) W celu wspierania skutecznej współpracy administracyjnej i skutecznej wymiany informacji rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽¹⁵⁾ zobowiązuje państwa członkowskie do wzajemnego połączenia ich krajowych rejestrów elektronicznych w ramach systemu europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU). Zakres informacji dostępnych poprzez ten system w trakcie kontroli drogowych powinien zostać rozszerzony.
- (32) Aby ułatwić i polepszyć komunikację między państwami członkowskimi, zapewnić bardziej jednolite stosowanie przepisów socjalnych w sektorze transportu oraz ułatwić przewoźnikom spełnianie wymogów administracyjnych w przypadku delegowania kierowców, Komisja powinna opracować co najmniej jeden nowy moduł IMI. Ważne jest, by IMI umożliwiał przeprowadzanie kontroli ważności zgłoszeń delegowania podczas kontroli drogowych.
- (33) Wymiana informacji w ramach skutecznej współpracy administracyjnej i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi powinna być zgodna z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych określonymi w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 i (UE) 2018/1725 ⁽¹⁶⁾. Wymiana informacji za pośrednictwem IMI powinna także być zgodna z rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012.

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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 drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1149 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające Europejski Urząd ds. Pracy, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 883/2004, (UE) nr 492/2011 i (UE) 2016/589 oraz uchylające decyzję (UE) 2016/344 (Dz.U. L 186 z 11.7.2019, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

- (34) W celu poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów, pożądane jest rozwijanie funkcji i rozszerzenie wykorzystywania istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka pozwoliłby właściwym organom kontroli danego państwa członkowskiego na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów. Wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa transportowego powinien przyczynić się do bardziej sprawiedliwego traktowania przewoźników podczas kontroli.
- (35) Wskutek wejścia w życie Traktatu z Lizbony uprawnienia powierzone Komisji na podstawie dyrektywy 2006/22/WE powinny zostać dostosowane do art. 290 i 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (36) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2006/22/WE należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu podwyższenia minimalnego odsetka przepracowanych przez kierowców dni kontroliowanych państwa członkowskie do 4 %; udzielenia dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii danych statystycznych, które mają być gromadzone; wyznaczenia organu aktywnie wspierającego wymianę danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi; ustanowienia wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa; określenia wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie kontroli; ustanowienia wspólnego podejścia do rejestrowania i kontrolowania okresów innej pracy, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów trwających co najmniej jeden tydzień, w czasie których kierowca jest poza pojazdem i nie może wykonywać żadnych czynności przy użyciu tego pojazdu; oraz wspierania wspólnego podejścia do stosowania niniejszej dyrektywy, wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne i ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi. Szczególnie przy przyjmowaniu aktów wykonawczych dotyczących opracowania wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa Komisja powinna zapewnić równe traktowanie przedsiębiorstw przy uwzględnianiu kryteriów określonych w niniejszej dyrektywie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (37) W celu uwzględnienia rozwoju najlepszych praktyk w zakresie kontroli i standardowego wyposażenia dostępnego dla jednostek kontrolnych oraz ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽¹⁷⁾ należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmian, odpowiednio, załączników I, II i III do dyrektywy 2006/22/WE. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽¹⁸⁾. W szczególności aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowywaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (38) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/22/WE.
- (39) Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami niektórych przepisów szczególnych dotyczących delegowania i ponoszą konsekwencje popełnianych przez siebie naruszeń tych przepisów. Jednakże w celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorstw zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowego transportu rzeczy, państwa członkowskie również powinny ustanowić jasne i przewidywalne przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem przepisów szczególnych dotyczących delegowania.
- (40) W celu zapewnienia warunków uczciwej konkurencji i równych szans dla pracowników i przedsiębiorstw należy poczynić postępy na rzecz inteligentnego egzekwowania przepisów oraz zagwarantować wszelkiego rodzaju możliwe wsparcie dla pełnego wprowadzenia i stosowania systemów oceny ryzyka.
- (41) Komisja powinna dokonać oceny wpływu stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników tej oceny wraz z, w stosownych przypadkach, odpowiednim wnioskiem ustawodawczym.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (42) Ponieważ państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienia, z jednej strony, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz, z drugiej strony, odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom, natomiast ze względu na zasięg i skutki niniejszej dyrektywy mogą one być lepiej zrealizowane na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (43) Środki krajowe transponujące niniejszą dyrektywę powinny być stosowane po upływie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957⁽¹⁹⁾ powinna być stosowana do sektora transportu drogowego zgodnie z art. 3 ust. 3 tej dyrektywy od dnia ... [18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy],

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców

1. W niniejszym artykule ustanawia się przepisy szczególne w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy 2014/67/UE odnoszących się do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych dotyczących delegowania tych kierowców.
2. Te przepisy szczególne stosuje się do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które podejmują środek wybiegający poza granice państwowe, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE.
3. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne rzeczy nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny rzeczy to przewożenie rzeczy, na podstawie umowy przewozowej, z państwa członkowskiego siedziby – zgodnie z art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 – do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby.

Od dnia ... [18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy], od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące dwustronnego przewozu rzeczy określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku, gdy oprócz wykonywania dwustronnego przewozu kierowca wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że kierowca nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim.

W przypadku gdy po przewozie dwustronnym, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonywano żadnej dodatkowej czynności, następuje przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim stosuje się do maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku, na warunkach określonych w akapicie trzecim.

Odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.

4. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne osób nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

⁽¹⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 16).

Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, ma miejsce, gdy kierowca wykonuje jedną z następujących czynności:

- a) zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim;
- b) zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby; lub
- c) zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009.

Od dnia ... [18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy], od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące przewozu dwustronnego osób określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku gdy, oprócz wykonywania przewozu dwustronnego, kierowca także jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, o ile kierowca nie oferuje usług przewozu osób między dwiema lokalizacjami w państwie członkowskim, przez które przejechał. To samo dotyczy przejazdu powrotnego.

Odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia.. Od tego dnia, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu, stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.

5. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy przejeżdżającego tranzytem przez terytorium państwa członkowskiego, który nie wykonuje załadunku ani rozładunku, ani nie zabiera ani nie wysadza pasażerów, nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

6. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego zgodnie z definicją z dyrektywy Rady 92/106/EWG⁽²⁰⁾ nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych zgodnie z definicją w ust. 3 niniejszego artykułu.

7. Kierowcę wykonującego przewóz kabotażowy w rozumieniu rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 uznaje się za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE.

8. Do celów art. 3 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie, wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób. Ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w kontekście takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego on zastępuje.

9. Państwa członkowskie zapewniają, aby – zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE – warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych uznanych, na ich terytorium, za powszechnie stosowane lub mające zastosowanie w innym przypadku zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, były udostępniane w sposób przystępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz delegowanym kierowcom. Stosowne informacje obejmują w szczególności części składowe wynagrodzenia uznane za obowiązkowe na podstawie takich instrumentów, w tym, w stosownych przypadkach, na podstawie umów zbiorowych powszechnie stosowanych do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym.

10. Przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przynajmniej dostęp do rynku unijnego lub jego części.

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

11. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/67/UE państwa członkowskie mogą w odniesieniu do delegowania kierowców wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:

- a) obowiązek złożenia przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012; takie zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:
 - (i) tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny;
 - (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczone są usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;
 - (iii) tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
 - (iv) data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;
 - (v) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
 - (vi) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;
 - (vii) informacja, czy świadczone usługi transportowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy;
- b) obowiązek zapewnienia przez przewoźnika, aby kierowca dysponował – w postaci papierowej lub elektronicznej – wymienionymi poniżej dokumentami oraz obowiązek przechowywania przez kierowcę i udostępniania przez niego na żądanie podczas kontroli drogowej następujących dokumentów:
 - (i) kopii zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI;
 - (ii) dowodów potwierdzających wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) lub dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;
 - (iii) zapisy tachografu, a w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014;
- c) obowiązek przesłania przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI – na bezpośredni wniosek właściwych organów państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany – po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w lit. b) ppkt (ii) i (iii) niniejszego ustępu, a także dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG⁽²¹⁾, ewidencji czasu pracy kierowców oraz dowodów zapłat.

Przewoźnik przesyła tę dokumentację za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od dnia złożenia wniosku. Jeżeli przewoźnik nie przedłoży dokumentacji będącej przedmiotem wniosku w tym terminie, właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, mogą za pośrednictwem IMI zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego siedziby, zgodnie z art. 6 i 7 dyrektywy 2014/67/UE. Jeżeli taki wniosek o wzajemną pomoc został złożony, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mają dostęp do zgłoszenia delegowania i innych stosownych informacji złożonych przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI.

Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby zapewniają dostarczenie dokumentacji będącej przedmiotem wniosku właściwym organom państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, za pośrednictwem IMI w ciągu 25 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o wzajemną pomoc.

W celu ustalenia, czy kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego zgodnie z ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą wyłącznie nałożyć na niego, jako środek kontrolny, obowiązek przechowywania i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w postaci papierowej lub elektronicznej, dowodu wykonywania odpowiednich przewozów międzynarodowych, takiego jak elektroniczny list przewozowy (e-CMR), lub dowód, o którym mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, i zapisów tachografu, o których mowa w lit. b) ppkt (iii) niniejszego ustępu.

⁽²¹⁾ Dyrektywa Rady 91/533/EWG z dnia 14 października 1991 r. w sprawie obowiązku pracodawcy dotyczącego informowania pracowników o warunkach stosowanych do umowy lub stosunku pracy (Dz.U. L 288 z 18.10.1991, s. 32).

12. Do celów kontroli przewoźnik na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania, o których mowa w ust. 11 lit. a), w publicznym interfejsie połączonym z IMI.

13. Informacje zawarte w zgłoszeniach delegowania są przechowywane w repozytorium IMI do celów kontroli przez okres 24 miesięcy.

Państwo członkowskie może zezwolić właściwemu organowi na przekazywanie krajowym partnerom społecznym z wykorzystaniem innych środków niż IMI stosownych informacji dostępnych w IMI w zakresie niezbędnym do celów sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących delegowania oraz zgodnie z prawem krajowym i krajowymi praktykami, pod warunkiem że:

- a) informacje dotyczą delegowania na terytorium danego państwa członkowskiego;
- b) informacje są wykorzystywane wyłącznie do celów zapewnienia stosowania przepisów dotyczących delegowania; oraz
- c) przetwarzanie danych odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.

14. Do dnia ... [sześć miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] Komisja określi w drodze aktu wykonawczego funkcjonalności publicznego interfejsu połączonego z IMI. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4 ust. 2.

15. Państwa członkowskie unikają zbędnych opóźnień we wdrażaniu środków kontrolnych, które mogłyby mieć wpływ na czas trwania i daty delegowania.

16. Właściwe organy w państwach członkowskich ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy oraz przekazują sobie wszelkie stosowne informacje, z zastrzeżeniem warunków określonych w dyrektywie 2014/67/UE i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Artykuł 2

Zmiany dyrektywy 2006/22/WE

W dyrektywie 2006/22/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG”;

- 2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki wykonania rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 (*) i (UE) nr 165/2014 (**) oraz dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (***).

(*) 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 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

(**) 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).

(***) 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 drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).”;

3) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i kierowców objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE. Kontrole drogowe dotyczące przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego. Kompleksowa kontrola przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE może być przeprowadzana wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.”;

b) ust. 3 akapit pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby obejmowały one co najmniej 3 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014. Podczas kontroli drogowej kierowcy wolno kontaktować się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe; pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu.

Od dnia 1 stycznia 2012 r. Komisja może w drodze aktu wykonawczego podwyższyć ten minimalny odsetek do 4 %, pod warunkiem że dane statystyczne zebrane zgodnie z art. 3 wykazują, że średnio ponad 90 % wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Przy podejmowaniu tej decyzji Komisja bierze pod uwagę także skuteczność istniejących środków kontroli, w szczególności dostępność danych z tachografów cyfrowych na terenie przedsiębiorstw. Taki akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Każde Państwo Członkowskie organizuje kontrole przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE, uwzględniając system oceny ryzyka przewidziany w art. 9 niniejszej dyrektywy. Kontrole te skupiają się na danym przedsiębiorstwie, jeżeli co najmniej jeden z jego kierowców stale lub poważnie narusza przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Informacje przedkładane Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 13 dyrektywy 2002/15/WE zawierają liczbę kierowców poddanych kontrolom drogowym, liczbę kontroli na terenie przedsiębiorstw, liczbę skontrolowanych dni roboczych oraz liczbę i rodzaj ujawnionych naruszeń z zaznaczeniem, czy wykonywany był przewóz osób czy rzeczy.”;

4) art. 3 akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Komisja udzieli, o ile jest to wymagane, w drodze aktów wykonawczych, dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii określonych w akapicie pierwszym lit. a) i b). Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Kontrole skoordynowane

Co najmniej sześć razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014. Państwa Członkowskie podejmują ponadto starania w celu organizowania kontroli skoordynowanych na terenie przedsiębiorstw.

Takie kontrole skoordynowane przeprowadzane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub więcej Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium.”;

6) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

- 7) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”;
 - (ii) dodaje się literę w brzmieniu:

„d) zapewnienie wymiany informacji z innymi Państwami Członkowskimi na podstawie art. 8 niniejszej dyrektywy w odniesieniu do stosowania krajowych przepisów transponujących przepisy niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2002/15/WE.”;
 - b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Aktywne wspieranie wymiany danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi realizowane jest przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet, o którym mowa w art. 12 ust. 1, oraz jakiegokolwiek tego typu organ, który Komisja może wyznaczyć w drodze aktów wykonawczych. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;
- 8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Wymiana informacji

1. Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 są również wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy:

- a) co najmniej raz na sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy;
- b) na uzasadniony wniosek Państwa Członkowskiego w indywidualnych przypadkach.

2. Państwa Członkowskie przekazują informacje, o które wystąpią z wnioskiem inne państwa członkowskie na podstawie ust. 1 lit. b), w ciągu 25 dni roboczych od otrzymania wniosku. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie. W pilnych przypadkach lub w przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w ciągu trzech dni roboczych.

W przypadku gdy Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, uzna, że wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, informuje o tym wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku. Wnioskujące Państwo Członkowskie przedstawia dodatkowe uzasadnienie wniosku. Jeżeli wnioskujące Państwo Członkowskie nie jest w stanie przedstawić dodatkowego uzasadnienia wniosku, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, może odrzucić wniosek.

Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub postępowania wyjaśniającego jest utrudnione lub niemożliwe, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, informuje o tym wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku i przedstawia powody, aby w sposób należyty uzasadnić taką trudność lub brak możliwości. Zainteresowane państwa członkowskie pozostają w kontakcie w celu znalezienia rozwiązania.

W przypadku powtarzających się opóźnień w dostarczaniu informacji Państwu Członkowskiemu, na którego terytorium pracownik został delegowany, informuje się o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki.

3. Wymiana informacji przewidziana w niniejszym artykule jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 (*). Nie dotyczy to informacji, którymi państwa członkowskie się wymieniają za pośrednictwem bezpośredniego dostępu do krajowych rejestrów elektronicznych, o którym mowa w art. 16 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1071/2009 (**).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).”;

9) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa Członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka przedsiębiorstw, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, popełnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach.

Do dnia ... [10 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. W takim wspólnym wzorze uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”;

b) w ust. 2 skreśla się zdanie drugie;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wstępny wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi znajduje się w załączniku III.

W celu ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a niniejszej dyrektywy, aktów delegowanych zmieniających załącznik III w celu uwzględnienia zmian regulacyjnych i względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których nieprzestrzeganie odpowiednich przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.”;

d) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Aby ułatwić prowadzenie ukierunkowanych kontroli drogowych, dane zawarte w krajowym systemie oceny ryzyka muszą być dostępne w momencie kontroli dla wszystkich właściwych organów kontroli danego Państwa Członkowskiego.

5. Państwa Członkowskie udostępniają informacje zawarte w swoich krajowych systemach oceny ryzyka bezpośrednio za pośrednictwem interoperacyjnych krajowych rejestrów elektronicznych, o których mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, właściwym organom innych Państw Członkowskich zgodnie z art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia.”;

10) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Wytyczne te są publikowane w składanym co dwa lata sprawozdaniu Komisji.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólne podejście do rejestrowania i kontrolowania okresów innej pracy, zgodnie z definicją w art. 4 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym formę rejestrowania i szczególnie przypadki, w których ma to nastąpić, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów trwających co najmniej jeden tydzień, w czasie których kierowca jest poza pojazdem i nie może wykonywać żadnych czynności przy użyciu tego pojazdu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”;

11) art. 12–15 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 12

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 13

Środki wykonawcze

Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w szczególności w jednym z następujących celów:

- a) wspierania wspólnego podejścia do wykonania niniejszej dyrektywy;
- b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne;
- c) ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi.

Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Artykuł 14

Negocjacje z państwami trzecimi

Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Unia podejmie negocjacje z odpowiednimi państwami trzecimi w celu stosowania przepisów równoważnych przepisom określonym w niniejszej dyrektywie.

Do czasu zakończenia tych negocjacji państwa członkowskie włączą dane dotyczące kontroli pojazdów z państw trzecich do informacji przekazywanych Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Artykuł 15

Aktualizacja załączników

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu wprowadzenia niezbędnych dostosowań uwzględniających rozwój najlepszych praktyk.

(*) 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).;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 15a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [dzień wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*).

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 3 i art. 15 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

(*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

13) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 1) i 2) otrzymują brzmienie:

„1) *dzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy orazienne i tygodniowe okresy odpoczynku; wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z przepisami załącznika II do niniejszej dyrektywy lub na wydruku;*

2) *w trakcie okresu, o którym mowa w art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 – każdy przypadek przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu, za który uważa się wszelkie okresy trwające ponad jedną minutę, w których prędkość pojazdu przekracza 90 km/h dla pojazdów kategorii N3 lub 105 km/h dla pojazdów kategorii M3 (zgodnie z definicją kategorii N3 i M3 w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady) (*);*

(*) *Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).”;*

(ii) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) *prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w stosownych przypadkach, obecność dokumentów, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;*

(iii) dodaje się punkt w brzmieniu:

„6) *przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.”;*

b) w części B wprowadza się następujące zmiany:

(i) w akapicie pierwszym dodaje się punkty w brzmieniu:

„4) *przestrzeganie wymogów dotyczących maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE;*

5) *spełnianie obowiązków przedsiębiorstw w zakresie płacenia za zakwaterowanie kierowców oraz organizacji pracy kierowców, zgodnie z art. 8 ust. 8 i 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;*

(ii) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w stosownych przypadkach, zbadać współodpowiedzialność innych osób w łańcuchu transportowym, które nakłaniały do popełnienia tego naruszenia lub przy nim współdziałały, takich jak załadownicy, spedytorzy lub wykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) i nr 165/2014.”.

Artykuł 3

Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012

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

- „13. Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (*): art. 8.
14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/... z dnia ... ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (**): art. 1 ust. 14.

(*) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

(**) Dz.U. L ... z ..., s.”

Artykuł 4

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 5

Sankcje i kary

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 1, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem tych przepisów.
2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń krajowych przepisów przyjętych zgodnie z art. 1 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

Artykuł 6

Inteligentne egzekwowanie przepisów

Bez uszczerbku dla dyrektywy 2014/67/UE oraz z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków ustanowionych w art. 1 niniejszej dyrektywy państwa członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.

Artykuł 7

Ocena

1. Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy, w szczególności wpływu art. 1, do dnia 31 grudnia 2025 r. i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach do sprawozdania Komisji dołącza się wniosek ustawodawczy. Sprawozdanie to podawane jest do wiadomości publicznej.
2. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja regularnie dokonuje oceny niniejszej dyrektywy i przedkłada wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Do wyników oceny, w razie potrzeby, dołącza się stosowne wnioski.

*Artykuł 8***Szkolenia**

Państwa członkowskie współpracują ze sobą w zakresie zapewniania organom kontrolnym kształcenia i szkolenia, w oparciu o istniejące systemy egzekwowania przepisów.

Pracodawcy są odpowiedzialni za zapewnienie, by ich kierownicy poznali swoje prawa i obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 9***Transpozycja**

1. Do dnia ... [18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] państwa członkowskie przyjmą i publikują środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadomią o nich Komisję.

Państwa członkowskie stosują te środki od dnia ... [18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 10***Wejście w życie**

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

*Artykuł 11***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

...

W imieniu Rady
Przewodniczący

...

RADA

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 4/2020 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej przepisy dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012

Przyjęte przez Radę w dniu 7 kwietnia 2020 r.

(2020/C 149/02)

I. WPROWADZENIE

1. 31 maja 2017 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz ustanawiającej przepisy szczególnie w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w transporcie drogowym.
2. Wniosek ten został przedstawiony jako jeden z elementów pierwszego pakietu na rzecz mobilności, a procedura ustawodawcza została przeprowadzona razem z dwoma innymi wnioskami ustawodawczymi – w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i do rynku przewozów drogowych oraz w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, odpoczynku i tachografów.
3. 3 grudnia 2018 r. Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) uzgodniła podejście ogólne ⁽¹⁾.
4. Parlament Europejski przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu 4 kwietnia 2019 r.
5. Następnie między październikiem a grudniem 2019 r. prowadzone były negocjacje między Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w celu osiągnięcia porozumienia w sprawie wniosku. 11 grudnia 2019 r. negocjatorzy uzgodnili tekst kompromisowy, który został następnie zatwierdzony przez Komitet Stałych Przedstawicieli 20 grudnia 2019 r. ⁽²⁾.
6. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego potwierdziła porozumienie polityczne 21 stycznia 2020 r., a Rada potwierdziła je 20 lutego 2020 r. ⁽³⁾.
7. Podczas prac Rada uwzględniła opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 18 stycznia 2018 r. oraz opinię Komitetu Regionów z 1 lutego 2018 r.
8. Przy uwzględnieniu wyżej wspomnianego porozumienia i po weryfikacji prawno-językowej Rada przyjęła – w drodze procedury pisemnej – 7 kwietnia 2020 r. stanowisko Rady w pierwszym czytaniu, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

II. CEL

9. Ogólnym celem wniosku jest, z jednej strony, zapewnienie godnych warunków pracy i odpowiedniej ochrony socjalnej dla kierowców, a z drugiej – wyjaśnienie, zharmonizowanie i ograniczenie wymogów administracyjnych nakładanych na przewoźników, tak by mogli oni świadczyć usługi w warunkach uczciwej konkurencji.
10. Wniosek stanowi również odpowiedź na – wyrażoną podczas zmiany dyrektywy o delegowaniu pracowników dyrektywą (UE) 2018/957 – potrzebę ustanowienia sektorowych przepisów dotyczących delegowania w odniesieniu do kierowców w sektorze transportu drogowego.

⁽¹⁾ Dok. ST 15084/18.

⁽²⁾ Dok. ST 15083/19.

⁽³⁾ Dok. 5424/20 + ADD 1–4.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

A) *Informacje ogólne*

11. Opierając się na wniosku Komisji, Parlament i Rada prowadziły negocjacje w celu osiągnięcia porozumienia na etapie przyjmowania przez Radę stanowiska w pierwszym czytaniu. Tekst projektu stanowiska Rady w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty między dwoma współprawodawcami.

B) *Kluczowe zagadnienia polityczne*

12. Kompromis odzwierciedlony w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu zawiera następujące główne elementy:

a) **Odstępstwa od systemu delegowania dla pracowników zatrudnionych w międzynarodowym transporcie drogowym**

13. Dwa kluczowe elementy stanowiska Rady dotyczą wprowadzenia odstępstwa od ogólnych przepisów dotyczących delegowania ze względu na wysoki stopień mobilności oraz zakresu tego odstępstwa. We wniosku Komisji za jedno z kluczowych kryteriów uznano czas trwania obecności kierowcy w innym państwie członkowskim; natomiast zarówno Parlament, jak i Rada wołały dokonać rozróżnienia pod kątem charakteru wykonanego przewozu. Jeśli chodzi o zakres odstępstwa, we wniosku Komisji opowiedziano się za odstępstwem ograniczonym do dwóch elementów krajowych przepisów mających zastosowanie do pracowników delegowanych (*), podczas gdy zarówno Parlament, jak i Rada popierały pełne odstępstwo od istotnych i proceduralnych przepisów dotyczących delegowania.

14. Tekst Rady (art. 1 ust. 1–7) w dużej mierze odpowiada stanowisku Parlamentu (poprawki 765, 787–789, 791, 792, 837 (częściowo), 838–842). W szczególności Rada zaakceptowała ograniczenie odstępstwa do sytuacji, w której istnieje umowa o świadczenie usług między pracodawcą wysyłającym kierowcę a podmiotem działającym w przyjmującym państwie członkowskim (art. 1 ust. 2); przewozy wykonywane na potrzeby własne, nieobjęte umowami o świadczenie usług nie są zatem wyłączone.

15. Jeśli chodzi o działalność wyłączoną z przepisów o delegowaniu, to obejmuje ona w szczególności „przewozy dwustronne” (art. 1 ust. 3 i 4), zarówno w transporcie rzeczy, jak i w transporcie pasażerów, i wiąże się z bardzo ograniczoną elastycznością w odniesieniu do dodatkowych postojów związanych z przewozem. Wysoki stopień mobilności uzasadniający odstępstwo występuje zatem w sytuacji, gdy kierowca przemieszcza się między państwem członkowskim, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa kierowcy, a innym państwem członkowskim lub państwem trzecim. Do celów kontroli ograniczona elastyczność w odniesieniu do dodatkowych postojów związanych z przewozem zależy od zapisywania – w pojeździe – przekraczania granic, a w kolejnym kroku także od zapisywania czynności załadunku i rozładunku.

16. W związku z tym świadczenie usług przewozu krajowego w innym państwie członkowskim (kabotaż) występuje w sytuacji, gdy kierowca jest delegowany (art. 1 ust. 7).

17. Dla wyjaśnienia w kompromisie stwierdzono, że za pracownika delegowanego nie uznaje się kierowcy, który przejeżdża przez inne państwo członkowskie tranzytem. W przypadku przewozu kombinowanego odcinek drogowy przewozu jest analizowany osobno, zgodnie z logiką działalności objętej odstępstwem (art. 1 ust. 5 i 6).

b) **Przejrzystość warunków zatrudnienia**

18. Rada zaakceptowała wniosek Parlamentu o włączenie szczegółowego przepisu dotyczącego obowiązku przyjmującego państwa członkowskiego polegającego na zapewnieniu przejrzystości warunków zatrudnienia, w tym warunków określonych w niektórych umowach zbiorowych (art. 1 ust. 9). W związku z tym w tekście Rady zachowano poprawki 794 i 837 (ust. 2f) z pewnymi zmianami.

(*) Minimalny wymiar płatnych urlopów rocznych i minimalne stawki płacy/wynagrodzenia.

c) Przewoźnicy z państw trzecich

19. Zarówno Parlament, jak i Rada uznały, że zaostrenie przepisów o delegowaniu w odniesieniu do unijnych kierowców nie powinno dawać przewagi konkurencyjnej przewoźnikom z państw trzecich mającym dostęp do unijnego rynku przewozów drogowych. Rada zaakceptowała włączenie tego aspektu do *lex specialis* (art. 1 ust. 10), w oparciu o szereg motywów (15–17) wyjaśniających dostępne narzędzia. Dlatego też częściowo utrzymano poprawki 829 i 837 (ust. 2g).

d) Wymogi administracyjne dotyczące delegowania, kontroli i egzekwowania przepisów

20. Tekst Rady opiera się na wniosku Komisji, jeśli chodzi o zamknięty i – w porównaniu z dyrektywą 2014/67/UE – skrócony wykaz wymogów administracyjnych towarzyszących delegowaniu kierowców (art. 1 ust. 11). Zgodnie ze stanowiskiem Parlamentu i przy poparciu ze strony Komisji, przy wysyłaniu zgłoszeń delegowania i żądanych informacji przewoźnicy będą mieli możliwość, a nawet obowiązek korzystania z prowadzonego przez Komisję systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). Ta zharmonizowana procedura sprawi, że odrębne krajowe systemy informacyjne staną się zbędne. W odniesieniu do informacji, które mają być przechowywane w zgłoszeniu delegowania, tekst Rady opiera się na wniosku Komisji i dodaje niektóre elementy, o które zwracał się Parlament.
21. W przepisach dotyczących kontroli utrzymano strukturę wniosku Komisji, zgodnie z którą wprowadza się rozróżnienie między kontrolą drogową a kontrolą po delegowaniu. Zgodnie ze stanowiskiem Parlamentu Rada zarzuciła pomysł dotyczący przechowywania w pojeździe dodatkowej dokumentacji dotyczącej umowy o pracę i odcinków wypłaty kierowcy. Informacje te mogą jednak być wymagane bezpośrednio od przewoźnika po zakończeniu okresu delegowania. Z myślą o uwzględnieniu także poprawek Parlamentu w tekście Rady rozwinięto koncepcję tej fazy kontroli po delegowaniu, w którą przyjmujące państwo członkowskie może zaangażować państwo członkowskie siedziby. W szczególności głównym narzędziem komunikacji z przewoźnikami będzie system IMI, a państwa członkowskie mają możliwość angażowania również partnerów społecznych.
22. Rada zaakceptowała włączenie do dyrektywy obowiązku polegającego na tym, że państwa członkowskie muszą ustanowić sankcje za naruszenie przepisów *lex specialis* oraz karać podmioty łańcucha logistycznego, które wiedzą lub powinny wiedzieć o naruszeniach (art. 5). Ponadto Rada przyjęła również przepis dotyczący inteligentnego egzekwowania (art. 6), w którym zobowiązuje państwa członkowskie do włączenia kontroli przepisów dotyczących delegowania do ogólnej strategii kontroli.
23. Podsumowując, poprawki 838–847, 850, 853–855, 857, 862 i 864 zostały zachowane częściowo, w wersji skróconej bądź w zmienionym brzmieniu, natomiast poprawki 848, 849 i 852 nie zostały zachowane.

e) Włączenie dyrektywy 2002/15/WE do norm egzekwowania przepisów prawa socjalnego

24. Dyrektywa 2002/15/WE uzupełnia rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców zatrudnionych w sektorze transportu ⁽³⁾, np. poprzez ograniczenie całkowitego tygodniowego wymiaru czasu pracy kierowców oraz poprzez ograniczenie pracy w porze nocnej.
25. Dyrektywa 2006/22/WE wprowadziła unijne normy kontroli i egzekwowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku oraz przepisów dotyczących tachografów. Jednak z jej zakresu stosowania wyłączono dyrektywę 2002/15/WE. Stanowisko Rady obecnie uwzględnia włączenie tej dyrektywy do norm kontroli, zgodnie z wnioskiem Komisji i stanowiskiem Parlamentu.

⁽³⁾ 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 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

26. Włączenie to obejmuje kilka aspektów: krajowe systemy kontroli, minimalną liczbę kontroli i sprawozdawczość dotyczącą wyników (art. 2 ust. 1, 3, 3a i 4, załącznik I do zmienianej dyrektywy), inicjowanie kontroli na terenie przedsiębiorstw po poważnych naruszeniach (art. 6 ust. 1 zmienianej dyrektywy), krajowe systemy oceny ryzyka (art. 9 ust. 1 zmienianej dyrektywy) oraz wymianę informacji (art. 7 ust. 1 lit. d) i art. 8 zmienianej dyrektywy). Ze względu na szeroki zakres stosowania dyrektywy w sprawie czasu pracy Rada w swoim stanowisku opowiada się raczej za tym, by podejście do ukierunkowywania kontroli na minimalny cel ilościowy (art. 2 ust. 3a zmienianej dyrektywy) oprzeć na ocenie ryzyka. W związku z tym poprawki 806 i 835 zostały zachowane w zmienionym brzmieniu, natomiast poprawka 810 nie została uwzględniona.

f) Współpraca administracyjna w kwestiach związanych z egzekwowaniem przepisów

27. Przepisy dotyczące współpracy administracyjnej zostały zmienione, tak by wyraźniej odróżnić je od wymiany informacji na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1071/2009, która jest już realizowana za pomocą specjalnego systemu elektronicznego. W odniesieniu do pozostałych przypadków tekst Rady przewiduje stosowanie systemu IMI i określa terminy udzielania odpowiedzi przez organy krajowe. W związku z tym poprawki 812–814 i 816–818 zostały zachowane i ujęte w częściowo zmienionym brzmieniu, natomiast poprawki 815 i 819 nie zostały uwzględnione.

g) Zmienione normy egzekwowania przepisów prawa socjalnego

28. W odniesieniu do systemu oceny ryzyka, oprócz rozszerzenia go na przepisy krajowe w ramach dyrektywy w sprawie czasu pracy, wprowadzono dwie istotniejsze zmiany (art. 9 zmienianej dyrektywy): po pierwsze, Komisja wprowadzi wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka przedsiębiorstw, a po drugie, krajowe dane dotyczące stopnia ryzyka będą dostępne dla organów kontroli w całej UE, w tym w kontekście przeprowadzania kontroli drogowych. W związku z tym w drodze kompromisu poprawki 821, 824 i 825 zostały częściowo zaakceptowane.
29. W drodze kompromisu ze stosowną propozycją Parlamentu Rada akceptuje, że państwa członkowskie starają się rozszerzyć skoordynowane kontrole, tak by obejmowały one kontrole na terenie przedsiębiorstw (art. 5 zmienianej dyrektywy, poprawka 809). Podkreśla się również przyszłą rolę Europejskiego Urzędu ds. Pracy, zgodnie z mandatem udzielonym temu nowemu organowi, który powstał w 2019 r. (motyw 29).
30. W tekście Rady poparto wniosek Komisji, a także częściowo poprawkę Parlamentu 826, by opracować wspólne podejście do kontroli „innej pracy”, która dolicza się do czasu pracy kierowców, gdy nie prowadzą pojazdu, a jednocześnie by znieść wymóg dodatkowych formularzy poświadczających (art. 11 ust. 3 zmienianej dyrektywy).

h) Uprawnienia Komisji

31. Trzeba było również znaleźć kompromis w sprawie wyboru procedur w celu upoważnienia Komisji do przyjmowania aktów prawnych, co udało się osiągnąć w ramach prowadzonych równolegle negocjacji nad poszczególnymi aktami. W tekście Rady przewidziano dwa upoważnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu aktualizacji załączników do zmienianej dyrektywy oraz trzy nowe upoważnienia dotyczące aktów wykonawczych (w sprawie nowego wzoru obliczania stopnia ryzyka, wspólnego podejścia do rejestrowania i kontrolowania okresów „innej pracy” oraz opracowania funkcji narzędzia komunikacji IMI, które ma być używane w związku ze zgłoszeniami delegowania).

i) Transpozycja i pierwsza ocena polityki

32. Obaj prawodawcy uaktualnili swoje stanowiska co do terminu transpozycji. W ramach ambitnego podejścia, które łączy się z dostępnością nowego narzędzia komunikacji IMI, państwa członkowskie muszą dokonać transpozycji dyrektywy w ciągu 18 miesięcy od jej wejścia w życie (art. 9). Dokonywana przez Komisję ocena wdrożenia dyrektywy, a w szczególności przepisów szczególnych dotyczących delegowanych kierowców, jest planowana na koniec 2025 r. (art. 7).

j) **Inne elementy stanowiska Rady**

33. W ostatecznym tekście stanowiska Rady znalazły się również poniższe – dodane przez Radę do wniosku Komisji – elementy:
- a) wyjaśnienie, że przerywana obecność kierowcy w przyjmującym państwie członkowskim nie składa się na długotrwałe delegowanie (art. 1 ust. 8);
 - b) przepis dotyczący metody kontroli, w przypadku gdy kierowca nie ma zgłoszenia delegowania, co oznacza, że kierowca może korzystać z odstępstwa od przepisów dotyczących delegowania (art. 1 ust. 11 ostatni akapit).
34. Rada przyjęła, w całości lub co do zasady, następujące inne poprawki Parlamentu do wniosku Komisji:
- a) zabezpieczenia mające na celu skuteczne kontrole drogowe niepowodujące zbędnych opóźnień dla kierowcy – w art. 2 ust. 1 zmienianej dyrektywy oraz w art. 1 ust. 15 (poprawki 807 i 859);
 - b) ogólne zobowiązanie państw członkowskich do współpracy – w art. 1 ust. 16 (poprawka 860) oraz zobowiązanie państw członkowskich i pracodawców do zapewnienia kształcenia i szkolenia, odpowiednio, organom kontrolnym i kierowcom – w art. 8 (poprawka 867);
 - c) poprawki redakcyjne polegające na aktualizacji przestarzałych odniesień (poprawki 811, 821–823, 827, 828 oraz 832–834).

IV. **PODSUMOWANIE**

35. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty – przy udziale Komisji – w negocjacjach między Radą a Parlamentem Europejskim. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącej parlamentarnej Komisji TRAN do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (23 stycznia 2020 r.). W piśmie tym przewodnicząca zaznaczyła, że zaleci członkom komisji TRAN, a następnie zgromadzeniu parlamentarnemu, by zaakceptowali stanowisko Rady w pierwszym czytaniu bez zmian Parlamentu w drugim czytaniu – z zastrzeżeniem weryfikacji, której mają dokonać prawnicy lingwiści obu instytucji.
36. W związku z tym Rada uważa, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu stanowi wyważony rezultat i że, po ich przyjęciu, sektorowe przepisy dotyczące delegowania kierowców poprawią warunki pracy, jednocześnie gwarantując swobodę świadczenia transgranicznych usług transportowych, oraz że dzięki zmianom w dyrektywie w sprawie wymogów dotyczących egzekwowania kontrole i egzekwowanie przepisów staną się bardziej wszechstronne, skuteczniejsze i lepiej skoordynowane.
-

ISSN 1977-1002 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5228 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL