



Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie
egzekwowania prawa oraz ustanawiająca szczegółowe zasady w odniesieniu do
dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w
sektorze transportu drogowego**

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W sektorze transportu drogowego unijne przepisy socjalne przyczyniają się do osiągnięcia celów politycznych, którymi są: poprawa warunków pracy kierowców, zapewnienie uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami transportu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg. Dostosowanie tych przepisów do potrzeb sektora i ułatwienie ich jednolitego i skutecznego stosowania i egzekwowania stanowi kluczowy element strategii Komisji mającej na celu dalszą integrację rynku przewozów drogowych w UE i zapewnienie by sektor transportu drogowego funkcjonował w sposób sprawiedliwy, skuteczny i odpowiedzialny społecznie, o czym jest mowa w białej księdze w sprawie transportu z dnia 28 marca 2011 r.¹

Kluczowe przepisy socjalne odnoszące się do transportu drogowego obejmują przepisy w sprawie organizacji czasu pracy kierowców, określone w dyrektywie 2002/15/WE², minimalne wymogi w zakresie egzekwowania tych przepisów określone w dyrektywie 2006/22/WE, przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006³ i przepisy dotyczące delegowania pracowników, ustanowione w dyrektywie 96/71/WE⁴ i dyrektywie o egzekwowaniu 2014/67/UE⁵. Te akty prawne stanowią część szerszej zakrojonych wysiłków mających na celu poprawę warunków pracy kierowców, zapewnienie uczciwej konkurencji między poszczególnymi przewoźnikami oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach europejskich, a także zapewnienie równowagi między ochroną socjalną kierowców a swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników.

W wyniku oceny *ex post* przepisów prawa socjalnego w transporcie drogowym i ich egzekwowania, przeprowadzonej w latach 2015–2017⁶ w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), stwierdzono, że obowiązujące przepisy nie stanowią skutecznej i efektywnej odpowiedzi na ryzyko pogorszenia się warunków pracy i zakłócenia konkurencji. Jest to spowodowane niedociągnięciami w ramach prawnych. Niektóre przepisy są niejasne, nieodpowiednie lub trudne do wprowadzenia w życie lub egzekwowania, co prowadzi do różnic między państwami członkowskimi w realizacji wspólnych zasad i stwarza ryzyko rozdrobnienia rynku wewnętrznego.

Analiza problemów w terenie wykazuje w szczególności, że należy zająć się w trybie pilnym różnicami w interpretowaniu i stosowaniu dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE w odniesieniu do sektora transportu drogowego. W ocenie skutków uzupełniającej niniejszy wniosek legislacyjny stwierdzono, że przepisy dotyczące delegowania i wymogi administracyjne nie są dopasowane do wysoce mobilnego charakteru pracy kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym. Prowadzi to do nieproporcjonalnych obciążeń regulacyjnych dla przewoźników i stwarza nieuzasadnione przeszkody w świadczeniu usług transgranicznych.

¹ COM(2011)144 wersja ostateczna.

² Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

³ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁴ Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

⁵ Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11.

⁶ Ocena *ex post* dotyczyła rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w sprawie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku, dyrektywy 2006/22/WE w sprawie egzekwowania przepisów rozporządzenia i dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.

Prawne i praktyczne trudności w stosowaniu zasad delegowania pracowników sektora transportu drogowego zostały podkreślone w motywie (10) wniosku Komisji z dnia 8 marca 2016 r.⁷ dotyczącego zmiany dyrektywy 96/71/WE: *Z uwagi na wysoce mobilny charakter pracy w międzynarodowym transporcie drogowym wdrożenie dyrektywy o delegowaniu pracowników budzi szczególne wątpliwości i problemy prawne, zwłaszcza w przypadkach, w których związek z danym państwem członkowskim jest niewystarczający. Najwłaściwsze byłoby, aby kwestie te zostały ujęte w przepisach dotyczących poszczególnych sektorów oraz w innych unijnych inicjatywach ukierunkowanych na funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego.*

Niniejszy wniosek przewiduje całościowe podejście do zagrożeń związanych z nieodpowiednimi warunkami pracy dla kierowców, w tym warunkami zatrudnienia i pracy, łagodząc jednocześnie nadmierne obciążenia regulacyjne dla przewoźników i zapobiegając zakłóceniom konkurencji. Nadrzędnym celem jest zapewnienie równowagi między odpowiednimi warunkami pracy dla kierowców a swobodą transgranicznego świadczenia usług dla operatorów.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek stanowi część szerszego przeglądu unijnego prawodawstwa dotyczącego transportu drogowego. Jest on ściśle związany z inicjatywą mającą na celu poprawę jasności i adekwatności przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 oraz przepisów dotyczących wykorzystywania tachografów, określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014. Jest on również powiązany z trwającym przeglądem zasad rynkowych dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009), dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009) i dostępu do rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich (rozporządzenie (WE) nr 1073/2009). Przepisy socjalne i rynkowe stanowią kompletne i spójne ramy prawne i ich egzekwowanie w konsekwentny i skuteczny sposób jest kluczem do utworzenia sprawiedliwego, bezpiecznego oraz zrównoważonego pod względem środowiskowym i społecznym sektora transportu drogowego. Żadna z tych inicjatyw osobno nie może skutecznie sprostać bieżącym wyzwaniom społecznym i rynkowym.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

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

Jednym z celów wniosku jest zapewnienie godnych warunków pracy i odpowiedniej ochrony socjalnej. W związku z tym pokrywa się on z celami agendy społecznej Komisji i z inicjatywą dotyczącą utworzenia unijnego filaru praw socjalnych. Jest on także zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej, której art. 31 przewiduje prawo do należytych i sprawiedliwych warunków pracy.

Wniosek wnosi wkład w realizację programu REFIT poprzez zmniejszenie obciążeń regulacyjnych oraz uproszczenie i dostosowanie niektórych przepisów do szczególnych

⁷ COM(2016)128.

potrzeb sektora. Sprawí on równie¿, ¿e egzekwowanie przepisów stanie siê skuteczniejsze dzieki lepszemu wykorzystaniu istniej¹cych narzêdzi i systemów kontroli.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŒĆ I PROPORCJONALNOŒĆ

• Podstawa prawna

Niniejszy wniosek zmienia dyrektywê 2006/22/WE i ustanawia przepisy sektorowe dotycz¹ce delegowania pracowników powi¹zane z dyrektywami 96/71/WE i 2014/67/UE.

Dyrektywa 2006/22/WE opiera siê na obecnym art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i ten sam przepis powinien równie¿ stanowiç podstawê przepisów zmieniaj¹cych t¹ dyrektywê.

Podstawê dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE stanowi (obecny) art. 53 ust. 1 TFUE. Jednak z uwagi na fakt, ¿e proponowane we wniosku przepisy odnosz¹ siê wy¹acznie do sytuacji w sektorze uslug transportowych, zatem podstawê stanowiç powinien art. 91 ust. 1 TFUE.

.

• PomocniczoŒć

Na podstawie art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE Unia Europejska dzieli kompetencje z pañstwami cz³onkowskimi w zakresie uregulowañ w dziedzinie transportu. Obowi¹zuj¹ce przepisy mog¹ jednak zostaç zmienione jedynie przez prawodawcê UE.

Niedoci¹gniêcia w obecnym prawodawstwie oznaczaj¹, ¿e pañstwa cz³onkowskie wdrazaj¹ i egzekwuj¹ unijne przepisy socjalne w r³õny sposób, w tym przepisy dotycz¹ce delegowania pracowników. Wytoczne lub samoregulacja przez pañstwa cz³onkowskie nie s¹ wystarczaj¹ce do zagwarantowania, aby przepisy socjalne w transporcie drogowym by³y spójnie stosowane i egzekwowane w ca³ej UE. Dzia³anie na szczeblu UE jest zatem uzasadnione.

• ProporcjonalnoŒć

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do rozwi¹zania stwierdzonych problemów dotycz¹cych nieodpowiednich warunków pracy kierowców i zak³óceñ konkurencji miêdzy przewo¿nikami.

Jak stwierdzono w sekcji 7.2 oceny wp³ywu, wniosek przedstawia wariant polityki, który uznaje siê za najbardziej odpowiedni i proporcjonalny, zapewniaj¹cy równowagê miêdzy popraw¹ warunków pracy kierowców, zmniejszeniem obci¹¿eñ regulacyjnych dla przewo¿ników oraz skutecznym egzekwowaniem przepisów w wymiarze transgranicznym.

Wniosek dotyczy g³ównie uproszczenia, wyjaŸnienia i dostosowania niektórych przepisów do potrzeb sektora. We wniosku wyeliminowano niepotrzebne obci¹¿enia administracyjne dla przewo¿ników oraz ma on na celu zapewnienie, by wymogi dotycz¹ce wsp³pracy administracyjnej i wzajemnej pomocy pomiêdzy pañstwami cz³onkowskimi by³y proporcjonalne. W ocenie skutków stwierdzono, ¿e przewidywane Ÿrodkì polityczne nie b¹d¹ mia³y nieproporcjonalnego wp³ywu na MŒP.

• Wyb³r instrumentu

Poniewa¿ wniosek zawiera ograniczon¹ liczbê zmian do dyrektywy 2006/22/WE i ustanawia przepisy sektorowe dotycz¹ce delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego w

odniesieniu do dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE, wybranym instrumentem jest również dyrektywa.

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

• Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Dyrektywę o egzekwowaniu 2006/22/WE oraz rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu (WE) nr 561/2006 i dyrektywę w sprawie czasu pracy 2002/15/WE poddano kompleksowej ocenie *ex post* przeprowadzonej w latach 2015–2017⁸. Ocena ta została uzupełniona przez badanie zewnętrzne⁹.

Główne zidentyfikowane problemy to:

- różnice w interpretacji i egzekwowaniu przepisów dotyczących rejestrowania okresów, w których kierowca jest poza pojazdem;
- naruszanie przepisów dotyczących czasu pracy, co skutkuje nadmiernie wydłużonym czasem pracy dla kierowców i kumulacją zmęczenia i negatywnie wpływa na zdrowie i bezpieczeństwo kierowców oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- nieskuteczne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy oraz brak jednolitych danych dotyczących monitorowania i kontroli zgodności;
- niewystarczająca współpraca administracyjna i wzajemna pomoc między państwami członkowskimi, utrudniające efektywne i spójne transgraniczne egzekwowanie przepisów;
- niespójne krajowe systemy oceny ryzyka przedsiębiorstw transportowych, co utrudnia wymianę informacji i porównanie danych w celu zapewnienia skutecznej kontroli;
- niedostateczne wykorzystanie danych w systemach oceny ryzyka, co utrudnia skuteczne ukierunkowanie kontroli;
- brak reakcji na zagrożenia spowodowane pogorszeniem warunków pracy kierowców na skutek nieodpowiedniego systemu wynagrodzeń i ochrony socjalnej w przypadku kierowców pracujących przez długi czas poza ich krajem zatrudnienia.

Przepisy dotyczące delegowania pracowników nie były wyraźnie objęte przedmiotową oceną REFIT. Jednak trudności związane ze stosowaniem rozbieżnych środków krajowych dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego stanowią dowód na to, że ogólne przepisy dotyczące delegowania pracowników nie są odpowiednie dla wysoce mobilnych pracowników w sektorze transportu drogowego oraz że wymogi administracyjne są nieproporcjonalnie uciążliwe, a co za tym idzie ograniczają swobodę świadczenia usług transgranicznych.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Przeprowadzono szeroko zakrojone konsultacje z zainteresowanymi stronami w celu przygotowania niniejszego wniosku, które były zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi

⁸ Zob. przypis nr 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

Wszystkie grupy zainteresowanych stron wzięły udział w konsultacjach: krajowe organy, organy wykonawcze, stowarzyszenia reprezentujące przewoźników (w transporcie drogowym towarów i w transporcie pasażerskim), spedytorzy, nadawcy ładunku, MŚP, związki zawodowe, kierowcy i inni pracownicy sektora transportu drogowego. W szczególności w trakcie całego procesu przeprowadzono obszerne konsultacje z europejskimi partnerami społecznymi. Zastosowano różne otwarte i ukierunkowane metody i narzędzia konsultacji:

– Podczas konferencji wysokiego szczebla w dniu 4 czerwca 2015 r. pt. „Społeczna agenda dla transportu” rozpoczęto szeroką debatę na temat społecznych aspektów transportu drogowego; wzięło w niej udział około 350 uczestników: decydentów, ekspertów w dziedzinie transportu i partnerów społecznych;

– Pod koniec 2015 r. zorganizowano seminaria, na których zebrały się zainteresowane podmioty z sektora przemysłu, przedstawiciele państw członkowskich oraz partnerzy społeczni na szczeblu UE. Dyskusja skupiła się na sposobie, w jaki przepisy socjalne i prawodawstwo dotyczące rynku wewnętrznego funkcjonowały w transporcie drogowym;

– W dniu 19 kwietnia 2016 r. odbyła się konferencja poświęcona transportowi drogowemu oraz warsztaty dotyczące rynku wewnętrznego i społecznych aspektów transportu drogowego. Wzięło w nich udział około 400 uczestników, w szczególności przedstawiciele państw członkowskich, członkowie Parlamentu Europejskiego i najważniejsze z zainteresowanych stron, a tematem dyskusji były cele i zakres planowanych inicjatyw drogowych;

– Przeprowadzono pięć specjalnych ankiet w celu zebrania opinii krajowych ministerstw transportu (ze szczególnym naciskiem na wdrażanie i interpretowanie przepisów), organów egzekwowania prawa (nacisk położono na praktyki w zakresie egzekwowania prawa oraz koszty i korzyści związane z egzekwowaniem), przedsiębiorstw (skupiono się na wpływie przepisów na przewoźników działających na rynku), związków zawodowych (skupiono się na wpływie przepisów na kierowców) i innych zainteresowanych stron, takich jak stowarzyszenia branżowe (skoncentrowano się na przekrojowych opiniach na temat skutków prawodawstwa). Otrzymano w sumie 1 441 odpowiedzi (z czego 1 269 pochodziło od przedsiębiorstw transportu drogowego).

– Przeprowadzono wywiady z 90 zainteresowanymi stronami (w tym z 37 kierowcami), aby zgromadzić informacje na temat doświadczeń zainteresowanych stron w odniesieniu do sposobu egzekwowania przepisów, skuteczności tego egzekwowania i trudności z przestrzeganiem przepisów.

– W okresie od 5 września do 11 grudnia 2016 r. przeprowadzono konsultacje społeczne¹⁰ w celu zdefiniowania problemu i określenia jego potencjalnych rozwiązań. Spośród 1 378 otrzymanych odpowiedzi 1 209 pochodziło od kierowców, przewoźników, nadawców ładunków i spedytorów, a 169 od organów krajowych, organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, organizacji pracowniczych i stowarzyszeń branżowych;

¹⁰ Streszczenie ustaleń http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

– W okresie od dnia 4 listopada 2016 r. do dnia 4 stycznia 2017 r. miało miejsce badanie panelowe MŚP. W 109 przesłanych odpowiedziach MŚP przedstawiły swoje poglądy na temat celów przeglądu prawnych ram i ewentualnych rozwiązań;

– Kierowcy wypełnili KWESTIONARIUSZ online (w 345 odpowiedziach przedstawili swoje poglądy na temat potencjalnych środków, chociaż spośród tych odpowiedzi aż 140 pochodziło z Niderlandów a 127 ze Zjednoczonego Królestwa); Przeprowadzono również badanie wśród władz krajowych i krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów (otrzymano 41 odpowiedzi z 27 państw członkowskich oraz Norwegii i Szwajcarii) oraz ankietę wśród przewoźników (73 odpowiedzi, jednak również nie w pełni reprezentatywnych, gdyż 58 odpowiedzi pochodziło z Węgier);

– Przeprowadzono wywiady z 7 przedsiębiorstwami transportowymi, 9 krajowymi stowarzyszeniami branżowymi, 9 organami krajowymi, 4 krajowymi związkami zawodowymi i 6 europejskimi partnerami społecznymi.

Informowano również regularnie europejskich partnerów społecznych i konsultowano się z nimi w trakcie spotkań dwustronnych z Komisją oraz podczas regularnych spotkań z komitetem dialogu sektorowego ds. transportu drogowego i partnerów społecznych grupy roboczej.

W wyniku działań konsultacyjnych potwierdzono, że główne problemy to: 1) nieodpowiednie warunki pracy dla kierowców; 2) zakłócenia konkurencji między przewoźnikami; oraz 3) obciążenia regulacyjne dla podmiotów gospodarczych i państw członkowskich. Do najważniejszych kwestii prawnych związanych z tymi wyzwaniami należą: niejasne lub nieodpowiednie przepisy socjalne, rozbieżne stosowanie zasad, niespójne i nieskuteczne egzekwowanie prawa i niewystarczająca współpraca administracyjna między państwami członkowskimi.

W odniesieniu do projektu środków politycznych, wszystkie zainteresowane strony wyraziły silne poparcie dla wzmocnienia egzekwowania prawa i współpracy pomiędzy organami egzekwowania prawa, choć niektóre krajowe organy wykonawcze wyraziły obawy co do potencjalnych dodatkowych kosztów egzekwowania przepisów. W szczególności krajowe organy i organizacje na szczeblu UE zajmujące się egzekwowaniem prawa wyraziły zdecydowane poparcie dla środków mających na celu harmonizację krajowych systemów oceny ryzyka i udzielenie dostępu w czasie rzeczywistym do danych w systemach oceny ryzyka (więcej niż 70 % popierających).

Zainteresowane strony miały różne opinie na temat projektów środków dotyczących warunków delegowania w transporcie drogowym: państwa członkowskie UE-13 i przewoźnicy poparli środki z zastrzeżeniem (próg czasowy nie powinien być zbyt niski), natomiast związki zawodowe uznały środki za szkodliwe dla kierowców. Państwa członkowskie UE-15 i przewoźnicy z tych państw mieli podzielone zdania. Środek na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych przy stosowaniu zasad delegowania pracowników w transporcie drogowym uzyskał poparcie większości grup zainteresowanych stron, z wyjątkiem związków zawodowych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Komisję wspomagali wykonawcy zewnętrzni wykonując badanie pomocnicze dla oceny *ex post*¹¹ i odrębną analizę na potrzeby oceny skutków, która została ukończona w maju 2017 r.

- **Ocena skutków**

Inicjatywa ta znalazła potwierdzenie w analizie skutków, która uzyskała pozytywną opinię zawierającą zalecenia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Wszystkie główne uwagi Rady zostały uwzględnione w zmienionej wersji oceny skutków (zob. załącznik 1 zawierający przegląd).

Rozważono cztery warianty polityki. Trzy pierwsze mają charakter kumulacyjny, jeśli chodzi o zwiększenie poziomu interwencji regulacyjnej i spodziewane skutki, natomiast wariant czwarty ma charakter horyzontalny i przewidziane w nim środki można połączyć z każdym z trzech pierwszych wariantów.

Pierwszy wariant strategiczny przewiduje doprecyzowanie ram prawnych oraz zwiększenie współpracy między organami egzekwowania prawa. W drugim skoncentrowano się na wzmocnieniu egzekwowania przepisów i poprawie organizacji pracy pracowników. W trzecim zaproponowano zmiany merytoryczne w przepisach, w szczególności zakaz uzależniania wynagrodzenia od wyników. Wariant czwarty obejmował sektorowe kryteria i szczegółowe środki wykonawcze dotyczące delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego. Przewidziano w nim warianty oparte na progach czasowych, zgodnie z którymi pracownik mógłby spędzić w przyjmującym państwie członkowskim w miesiącu kalendarzowym łącznie a) 3 dni, b) 5 dni, c) 7 dni oraz d) 9 dni, zaś po przekroczeniu tego limitu do zagranicznego przewoźnika miałyby zastosowanie przepisy przyjmującego państwa członkowskiego dotyczące minimalnej stawki wynagrodzenia i płatnego urlopu rocznego.

Wariant 1 wydaje się być najmniej skuteczny w rozwiązaniu kwestii niepewności prawnej i nierówności między kierowcami a przewoźnikami, głównie ze względu na nieobowiązkowy charakter tych środków. Zwiększyłyby to niepewność związaną z dużą liczbą środków krajowych, których musieliby przestrzegać kierowcy i przewoźnicy.

Wariant 3 wydaje się mieć pewne negatywne skutki uboczne, jeżeli chodzi o warunki pracy kierowców w transporcie pasażerskim, ponieważ środek dotyczący opóźnionego wypoczynku tygodniowego doprowadziłby do wzrostu zmęczenia o 20–33 % i zwiększyłby zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego o 4–5 %. Ten wzrost zmęczenia i zagrożenia zostałby nieznacznie zrównoważony przez obniżenie kosztów przestrzegania przepisów ponoszonych przez przewoźników o 3–5 %.

Wariant 2 przewiduje najbardziej pozytywny wpływ na poprawę warunków pracy kierowców (zmniejszenie zmęczenia o 28 %, skrócenie okresów pobytu poza domem przez kierowców o 43 % w UE-13 i o 16 % w UE-15). Jednocześnie przyczynia się do ograniczenia zakłóceń konkurencji i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki środkom zapewniającym spójne i trochę bardziej skuteczne egzekwowanie prawa, przy jednoczesnym ograniczeniu obciążeń administracyjnych dla organów krajowych i przedsiębiorstw transportowych.

W przypadku wariantu horyzontalnego (PS4) dotyczącego delegowania pracowników, koszty przestrzegania przepisów są najniższe dla przewoźników w przypadku wyższego progu, ze względu na ograniczoną liczbę rejsów objętych przepisami o płacy minimalnej. Z drugiej

¹¹ Sprawozdanie końcowe <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

strony niższy próg czasowy objąłby szerszą grupę kierowców zajmujących się transgranicznym świadczeniem usług w transporcie drogowym, dzięki czemu zwiększyły się pozytywny wpływ na warunki pracy i warunki socjalne kierowców, które uległyby poprawie, co z kolei spowodowałoby podniesienie atrakcyjności ich pracy.

Szacuje się, że znaczne oszczędności dla przewoźników wynikają głównie z wariantu 4, a w szczególności na skutek wymogów administracyjnych i środków kontrolnych. Oszczędności te wyniosłyby 785 mln EUR rocznie w odniesieniu do kosztów administracyjnych. Oszczędności wynikających ze środków w ramach wariantu 2 nie można było określić ilościowo. Oczekuje się jednak, że środki te ograniczyłyby częstotliwość naruszeń przepisów, a co za tym idzie obniżyłyby koszty braku zgodności z przepisami. Ponadto sprawiają one, że działalność transportowa staje się bardziej wydajna i stanowią dla kierowców zachętę do częstszych powrotów do domu. Pociągają one jednak za sobą nieco wyższe koszty egzekwowania przepisów dla organów krajowych (między 1,3 % a 8 %), w szczególności w odniesieniu do kontroli przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek służy realizacji celu programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) polegającego na zwiększeniu skuteczności przepisów i ograniczeniu obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorstw. Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że we wniosku uproszczono przepisy i dostosowano je do szczególnych potrzeb sektora oraz wykorzystano skuteczniej ujednolicone narzędzia egzekwowania i bazy danych. Koszty egzekwowania ponoszone przez organy krajowe prawdopodobnie nieznacznie wzrosną, jednak wzrost ten jest równoważony poprawą warunków pracy kierowców i poprawą warunków prowadzenia działalności dla przewoźników, a to pozwoli na uzyskanie oszczędności w kosztach związanych z nieprzestrzeganiem przepisów. Wniosek ten pozwoli również skuteczniej egzekwować przepisy, na przykład poprzez zwiększenie wykorzystania systemu oceny ryzyka służącego ukierunkowaniu kontroli u przewoźników niespełniających wymogów. Wniosek nie wyłącza mikroprzedsiębiorstw, ponieważ mogłoby to wiązać się z ryzykiem powstania nierównych warunków konkurencji i nierównych warunków pracy.

Prawa podstawowe

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

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Monitorowanie rozwoju sytuacji, w szczególności liczby, rodzajów i częstotliwości występowania naruszeń przepisów socjalnych będzie się odbywać poprzez połączenie analiz krajowych sprawozdań z wdrażania i danych pochodzących od organizacji egzekwowania prawa na szczeblu UE. Kwestie związane z wdrażaniem i egzekwowaniem przepisów będą regularnie monitorowane i oceniane przez Komitet ds. Transportu Drogowego. Informacje na temat delegowania będą pobierane z krajowych baz danych, w oparciu o formularz A1 – oświadczenie, że delegowany pracownik jest objęty systemem zabezpieczenia społecznego w kraju pochodzenia.

Inne zmiany na rynku i ich potencjalny wpływ na warunki pracy i warunki konkurencji będą oceniane z wykorzystaniem danych zgromadzonych w ramach innych inicjatyw, w szczególności w ramach przeglądu rozporządzenia w sprawie dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych.

- **Dokumenty wyjaśniające**

Niniejszy wniosek w niewielkim stopniu zmienia dwie obowiązujące dyrektywy i ustanawia szczególne zasady w stosunku do dwóch innych obowiązujących dyrektyw. Uważa się, że nie są konieczne żadne dokumenty wyjaśniające dotyczące transpozycji.

- **Ewentualna zmiana dyrektywy 2002/15/WE**

Zgodnie z art. 154 TFUE konieczne jest przeprowadzenie konsultacji z partnerami społecznymi na szczeblu europejskim w kwestiach dotyczących zatrudnienia i spraw społecznych określonych w art. 153 Traktatu. Komisja rozpocznie zatem proces konsultacji w celu uzyskania opinii partnerów społecznych w sprawie możliwego ukierunkowania działań Unii w odniesieniu do dyrektywy 2002/15/WE, która stanowi część ram prawnych w zakresie przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Nowe przepisy przewidują następujące główne zmiany:

Dyrektywa 2006/22/WE

Art. 1 wprowadza w dyrektywie 2006/22/WE następujące zmiany:

Artykuł 1 – Przedmiot

Art. 1 został zmieniony w celu wyjaśnienia, że wymogi dotyczące egzekwowania określone w niniejszej dyrektywie stosuje się również do kontroli zgodności z dyrektywą 2002/15/WE.

Artykuł 2 – Systemy kontroli

W art. 2 ust. 1 akapit drugi wprowadza się wymóg, aby kontrole przeprowadzane przez państwa członkowskie obejmowały sprawdzanie zgodności z przepisami o czasie pracy określonymi w dyrektywie 2002/15/WE.

Art. 2 ust. 3 określono, że minimalna liczba kontroli w zakresie zgodności z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 obejmuje sprawdzanie zgodności z dyrektywą 2002/15/WE.

W art. 2 ust. 4 wprowadzono wymóg, aby informacje dostarczone Komisji przez państwa członkowskie dotyczące wyników kontroli drogowych i na terenie przedsiębiorstw obejmowały sprawdzanie zgodności z dyrektywą 2002/15/WE.

Art. 6 – Kontrole na terenie przedsiębiorstw

Art. 6 ust. 1 stanowi, że poważne naruszenia przepisów stanowiące podstawę do kontroli na terenie przedsiębiorstw transportu drogowego obejmują również naruszenia przepisów dyrektywy 2002/15/WE.

Artykuł 7 – Kontakty wewnątrzspółnotowe

Dodaje się art. 7 ust. 1 lit. d) celem wprowadzenia wymogu, aby wyznaczone organy krajowe dokonywały wymiany informacji na temat wdrażania niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2002/15/WE.

Artykuł 8 – Wymiana informacji

Art. 8 zostaje zmieniony celem rozszerzenia zakresu współpracy administracyjnej i wzajemnej pomocy pomiędzy państwami członkowskimi. Art. 8 ust. 1 zostaje zmieniony, aby doprecyzować, że wymiana informacji między wyznaczonymi organami krajowymi obejmuje również wdrażanie dyrektywy 2002/15/WE i rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Dodaje się art. 8 ust. 1a, aby określić terminy, w jakich organ państwa członkowskiego musi udzielić odpowiedzi na wnioski o udzielenie informacji pochodzące z innych państw członkowskich.

Artykuł 9 – System oceny ryzyka

Art. 9 zostaje zmieniony, aby poprawić spójność i skuteczność krajowych systemów oceny ryzyka. W art. 9 ust. 1 dodaje się akapit drugi, w którym zobowiązuje się Komisję do wprowadzenia jednolitego wzoru stosowanego do obliczania stopnia ryzyka w przedsiębiorstwach transportowych; określa się w nim również kryteria, które należy uwzględnić przy ustalaniu tego rodzaju wzoru, łącznie z wykorzystaniem „inteligentnych” tachografów. W art. 9 ust. 2 wprowadza się zmiany celem zachęcenia państw członkowskich do dyskusji na temat zasad dotyczących przeprowadzania dodatkowych kontroli na terenie przedsiębiorstw transportu drogowego o wysokim stopniu ryzyka. Dodaje się art. 9 ust. 4 celem uściślenia, że dane zgromadzone w ramach systemu oceny ryzyka muszą być udostępniane organom kontrolnym. Dodaje się art. 9 ust. 5 aby zobowiązać państwa członkowskie do udostępniania informacji zawartych w krajowym systemie oceny ryzyka innym państwom członkowskim na ich wniosek.

Artykuł 11 – Najlepsza praktyka

Dodaje się art. 11 ust. 3, aby zobowiązać Komisję do określenia wspólnego podejścia do rejestrowania i kontrolowania okresów pracy innej niż prowadzenie pojazdu w przypadku, gdy kierowca jest poza pojazdem i w związku z tym nie może dokonać niezbędnych zapisów w tachografie.

Załącznik 1

Dodaje się część A pkt. 6 celem rozszerzenia zakresu kontroli drogowych, tak aby uwzględniał on kontrole dotyczące przestrzegania ograniczeń tygodniowego wymiaru czasu pracy. Dodaje się część B pkt 4 celem rozszerzenia zakresu kontroli na terenie przedsiębiorstw, tak aby uwzględniał on kontrole przestrzegania przepisów dotyczących tygodniowego czasu pracy, przerw i czasu pracy w godzinach nocnych, określonych w dyrektywie 2002/15/WE.

Przepisy szczególne dotyczące delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego dominujące w stosunku do niektórych przepisów dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE

Artykuł 2 ust. 1

Art. 2 ust. 1 wyjaśnia cele przepisów określających szczegółowe zasady dotyczące delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego dominujące w stosunku do odpowiednich przepisów w dyrektywie 96/71/WE i dyrektywie 2014/67/UE.

Artykuł 2, ust. 2 i 3

Art. 2 ust. 2 określa minimalny okres delegowania, poniżej którego przepisy przyjmującego państwa członkowskiego dotyczące minimalnych stawek płacy oraz płatnego rocznego urlopu nie mają zastosowania w odniesieniu do międzynarodowych przewozów transportu drogowego. Ten próg czasowy nie ma zastosowania do przewozów kabotażowych, ponieważ cała operacja transportu ma miejsce w przyjmującym państwie członkowskim. W związku z

tym przepisy dotyczące minimalnej stawki płac i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć zastosowanie do przewozów kabotażowych niezależnie od częstotliwości i czasu trwania przewozów wykonywanych przez kierowcę. Ust. 3 wyjaśnia również metody obliczania takich okresów delegowania.

Artykuł 2 ust. 4.

W art. 3 ust. 4 i 5 określono konkretne wymagania administracyjne i środki kontroli do sprawdzania zgodności z przepisami dotyczącymi delegowania pracowników w transporcie drogowym.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiająca szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego

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-Społecznego¹²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu utworzenia bezpiecznego, wydajnego i odpowiedzialnego społecznie sektora transportu drogowego konieczne jest zapewnienie odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej dla kierowców z jednej strony, oraz odpowiednich warunków do prowadzenia działalności i uczciwej konkurencji dla przewoźników, z drugiej strony.
- (2) Wysoka mobilność nieodłącznie związana z usługami transportu drogowego wymaga szczególnej uwagi jeżeli chce się zapewnić, aby kierowcy korzystali z przysługujących im praw, oraz aby przewoźnicy nie napotykali na nieproporcjonalne bariery administracyjne, które nadmiernie ograniczają swobodę transgranicznego świadczenia usług.
- (3) Zapewnienie równowagi między lepszymi warunkami socjalnymi i warunkami pracy kierowców a większą swobodą w świadczeniu usług transportu drogowego opartym na uczciwej konkurencji między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (4) Po dokonaniu oceny skuteczności i wydajności obecnych unijnych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, wykryto pewne luki w obecnie obowiązujących przepisach i braki w ich egzekwowaniu. Ponadto istnieją liczne rozbieżności pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie interpretowania, stosowania i wdrażania przepisów. Stwarza to niepewność prawną i powoduje nierówne traktowanie kierowców i przewoźników, co ma negatywny wpływ na warunki pracy, warunki socjalne i konkurencję w tym sektorze.

¹² Dz.U. C z , s. .

¹³ Dz.U. C z , s. .

- (5) Odpowiednie, skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów dotyczących czasu pracy ma zasadnicze znaczenie dla ochrony warunków pracy kierowców i zapobiegania zakłóceniom konkurencji wynikającym z nieprzestrzegania przepisów. W związku z tym pożądane jest rozszerzenie istniejących, określonych w dyrektywie 2006/22/WE, jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania i objęcie nimi kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/UE.
- (6) Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi w odniesieniu do wdrażania przepisów socjalnych w transporcie drogowym okazała się niewystarczająca, co sprawia, że transgraniczne egzekwowanie przepisów jest trudne, nieefektywne i niespójne. W związku z tym konieczne jest ustanowienie ram dla skutecznej komunikacji i wzajemnej pomocy, w tym wymiany danych na temat naruszeń i informacji na temat dobrych praktyk w zakresie egzekwowania prawa.
- (7) W celu dalszej poprawy efektywności, skuteczności i spójności egzekwowania prawa, pożądane jest rozwijanie i wykorzystywanie istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka pozwoliłby na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów a jednolity wzór na potrzeby oceny ryzyka stwarzanego przez przedsiębiorstwo transportowe powinien przyczynić się do bardziej sprawiedliwego traktowania przewoźników objętych kontrolą.
- (8) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2006/22/WE, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011¹⁴.
- (9) Zwrócono także uwagę na trudności, pojawiające się przy stosowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników, określonych w dyrektywie 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁵ oraz zasad dotyczących wymogów administracyjnych określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE¹⁶ w odniesieniu do wysoce mobilnego sektora transportu drogowego. Nieskoordynowane środki krajowe w zakresie stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego spowodowały znaczne obciążenia administracyjne dla przewoźników niemających siedziby w Unii. Doprowadziło to do nieuzasadnionych ograniczeń swobody świadczenia transgranicznych usług transportu drogowego, których skutki uboczne są negatywne dla zatrudnienia.
- (10) Komisja w swoim wniosku z dnia 8 marca 2016 r.¹⁷ dotyczącym przeglądu dyrektywy 96/71/WE, stwierdziła, że wdrożenie tej dyrektywy budzi szczególne wątpliwości i problemy prawne w wysoce mobilnym sektorze transportu drogowego i wskazała, że

¹⁴ 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).

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

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

¹⁷ COM(2016)128

kwestie te najlepiej rozwiązać za pomocą sektorowych przepisów w zakresie transportu drogowego.

- (11) W celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego wdrażania 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 i swobodnym transgranicznym świadczeniem usług przez przewoźników.
- (12) Takie wyważone kryteria powinny być oparte na koncepcji wystarczająco silnego powiązania kierowcy z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. W związku z tym należy ustanowić próg czasowy, po przekroczeniu którego w odniesieniu do międzynarodowych przewozów zastosowanie mają przepisy dotyczące minimalnej stawki płac i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim. Ten próg czasowy nie powinien mieć zastosowania do przewozów kabotażowych, zdefiniowanych w rozporządzeniach 1072/2009¹⁸ i 1073/2009¹⁹, ponieważ cała operacja transportu ma miejsce w przyjmującym państwie członkowskim. W związku z tym przepisy dotyczące minimalnej stawki płac i minimalnego płatnego rocznego urlopu obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć zastosowanie do przewozów kabotażowych niezależnie od częstotliwości i czasu trwania przewozów wykonywanych przez kierowcę.
- (13) W celu zapewnienia skutecznego i efektywnego egzekwowania zasad sektorowych dotyczących delegowania pracowników oraz aby uniknąć niewspółmiernych obciążeń administracyjnych dla przewoźników niebędących rezydentami, należy ustanowić szczególne wymogi administracyjne i kontrolne w sektorze transportu drogowego, przy pełnym wykorzystaniu narzędzi kontroli, takich jak tachografy cyfrowe.
- (14) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/22/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG”;

- (2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

„Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki dla wdrożenia rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014* oraz dyrektywy 2002/15/WE**.”;

* 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 związane z przewozem, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności związane z przewozem i kierowców objętych zakresem dyrektywy 2002/15/WE.”;

(b) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby obejmowały one co najmniej 3 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i dyrektywy 2002/15/WE.”;

(c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Informacje przedkładane Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 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. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

(5) w art. 7 ust. 1 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) zapewnienie wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania krajowych przepisów transponujących przepisy niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2002/15/WE.”;

(6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego w indywidualnych przypadkach.”;

(b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie przekazują informacje, o które zwrócą się inne państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu w terminie 25 dni roboczych od otrzymania wniosku w przypadkach wymagających dogłębnej analizy lub obejmujących kontrole na terenie zainteresowanych przedsiębiorstw. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie. W pilnych przypadkach lub w przypadkach wymagających prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak system oceny ryzyka, wymagane informacje są przedstawiane w ciągu trzech dni roboczych.

W przypadku gdy państwo członkowskie, do którego wniosek był skierowany, uzna, że nie jest on wystarczająco uzasadniony, informuje o tym państwo członkowskie, które złożyło wniosek w ciągu 10 dni roboczych. Państwo członkowskie, które złożyło wniosek, przedstawia dalsze informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie jest to możliwe, państwo członkowskie może odrzucić wniosek.

Jeżeli udzielenie informacji zażądanych we wniosku, lub przeprowadzenie kontroli lub dochodzenia jest trudne lub niemożliwe, dane państwo członkowskie informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w ciągu 10 dni roboczych, podając przyczyny. Zainteresowane państwa członkowskie omawiają ze sobą wszelkie pojawiające się trudności w celu znalezienia dla nich rozwiązania.”;

(7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka dla 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.

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

(b) w ust. 2 skreśla się zdanie drugie;

(c) dodaje się ust. 4 i 5 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 krajowym systemie oceny ryzyka na wniosek lub bezpośrednio wszystkim właściwym organom innych państw członkowskich zgodnie z terminami określonymi w art. 8.”;

(8) art. 11 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych wspólne podejście do rejestrowania i kontrolowania okresów „innej pracy”, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz w okresach co najmniej jednego tygodnia, w czasie których kierowca jest poza pojazdem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;

(9) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- (a) w części A dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) tygodniowy czas pracy, określony w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE.”;
- (b) w części B dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) wymogi dotyczące tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określone w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE.”.

Artykuł 2

1. Niniejszy artykuł ustanawia szczegółowe przepisy w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE odnoszących się do delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE odnoszących się do wymogów administracyjnych i środków kontroli dotyczących delegowania tych kierowców.
2. Państwa członkowskie nie stosują przepisów art. 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE do kierowców w sektorze transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) wspomnianej dyrektywy, wykonujących przewozy międzynarodowe zdefiniowane w rozporządzeniach nr 1072/2009 i 1073/2009 w przypadku gdy okres delegowania do pracy na ich terytorium jest krótszy lub równy liczbie 3 dni w okresie jednego miesiąca kalendarzowego.

W przypadku, gdy okres delegowania jest dłuższy niż 3 dni, państwa członkowskie stosują przepisy art. 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE w odniesieniu do całego okresu delegowania pracowników na ich terytorium w okresie jednego miesiąca kalendarzowego, o którym mowa w akapicie pierwszym.

3. Do celów wyliczenia okresów delegowania, o których mowa w ust. 2:

- (a) dzienny okres pracy przez okres krótszy niż sześć godzin spędzonych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za pół dnia;
- (b) dzienny okres pracy przez okres co najmniej sześciu godzin spędzonych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za cały dzień;
- (c) przerwy i okresy odpoczynku oraz okresy gotowości spędzone na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za okres pracy.

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

(a) obowiązek przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim do przesłania zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, w postaci elektronicznej w jednym z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub w języku angielskim, zawierającego następujące informacje:

- (i) tożsamość przewoźnika drogowego;
- (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej(-ych) osoby (osób) wyznaczonej (-ych) w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami państwa przyjmującego, w którym świadczone są usługi, oraz która (-e) przesyła (-ją) i otrzymuje (-ją) dokumenty lub zawiadomienia;
- (iii) przewidywana liczba i tożsamość kierowców;

- (iv) przewidywany czas trwania delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
 - (v) numery tablic rejestracyjnych pojazdów wykorzystywanych do delegowania;
 - (vi) rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy;
- (b) zobowiązanie kierowców do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii zgłoszenia delegowania i dowodu operacji transportu odbywającej się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub dowody, o których mowa w art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009.
- (c) zobowiązanie kierowców do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej zapisów tachografu, a w szczególności zapisów dotyczących kodów krajów państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas prowadzenia operacji międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych;
- (d) zobowiązanie kierowców do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG²⁰, przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski;
- (e) zobowiązanie kierowców do udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii odcinków wypłaty za ostatnie dwa miesiące; podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, który może dostarczyć mu tę kopię;
- (f) obowiązek przewoźnika drogowego do wydania, po okresie delegowania, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii dokumentów, o których mowa w lit. b), c) i e), na wniosek organów przyjmującego państwa członkowskiego w rozsądnym okresie czasu;
5. Do celów ust. 4 lit. a), przewoźnik drogowy może dostarczyć zgłoszenie delegowania obejmujące okres nieprzekraczający sześciu miesięcy.

Artykuł 3

Komisja oceni wykonanie niniejszej dyrektywy, w szczególności wpływ art. 2, do dnia [3 lata od daty transpozycji niniejszej dyrektywy] i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach sprawozdaniu Komisji towarzyszy wniosek ustawodawczy.

Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja regularnie dokonuje oceny niniejszej dyrektywy i przedkłada wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 1 i 2, dołącza się odpowiednie wnioski.

²⁰ Dyrektywa Rady 91/533/EWG z dnia 14 października 1991 r. w sprawie obowiązku pracodawcy dotyczącego informowania pracowników o warunkach stosowanych do umowy lub stosunku pracy (Dz.U. L 288 z 18.10.1991, s. 32).

Artykuł 4

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

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [...] r.

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

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

Artykuł 5

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

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący