



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 23 stycznia 2020 r.
(OR. en)

**Międzyinstytucjonalne numery
referencyjne:**
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA DO PUNKTU I/A

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli (część I)/Rada

Nr dok. Kom.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Dotyczy: Pierwszy pakiet na rzecz mobilności:
Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze
Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów
Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej przepisy szczegółowe w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego
– Porozumienie polityczne

Niniejsze addendum dotyczy wniosku zmieniającego dyrektywę 2006/22/WE i ustanawiającego *lex specialis* w dziedzinie delegowania pracowników.

Wniosek

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca przepisy szczegółowe 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 prawa oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”)

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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

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.

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

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) 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, z których większość to małe MŚP, nie napotykali na nieproporcjonalne bariery administracyjne lub dyskryminacyjne kontrole, które nadmiernie ograniczają swobodę transgranicznego świadczenia usług.
- (3) Z tego samego powodu wszelkie przepisy krajowe mające zastosowanie do transportu drogowego muszą być proporcjonalne i uzasadnione oraz muszą uwzględniać potrzebę zapewnienia kierowcom odpowiednich warunków socjalnych i warunków pracy, a także potrzebę zwiększenia swobody w świadczeniu usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi a zagranicznymi przewoźnikami.
- (4) Zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców a zwiększeniem swobody w świadczeniu usług transportu drogowego opartych na uczciwej konkurencji między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (5) 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, jak np. w związku z wykorzystywaniem firm przykrywek. Ponadto istnieją liczne rozbieżności pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie interpretowania, stosowania i wdrażania przepisów, co stwarza znaczne obciążenia administracyjne dla kierowców i przewoźników. Powoduje to niepewność prawa, co ma negatywny wpływ na warunki pracy i warunki socjalne oraz na warunki konkurencji w tym sektorze.

- (6) Aby zapewnić prawidłowe stosowanie dyrektyw 96/71/WE³ i 2014/67/UE⁴ Parlamentu Europejskiego i Rady, należy zaostrzyć kontrole i zacieśnić współpracę na szczeblu Unii, tak by zwalczać nadużycia związane z delegowaniem kierowców.
- (7) 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 istniejących, określonych w dyrektywie 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵, jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania polegające na objęciu nimi kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶.
- (8) Ze względu na serie danych niezbędnych do przeprowadzania kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE, zakres kontroli drogowych uzależniony jest od opracowania i wprowadzenia prorozwojowej technologii obejmującej wystarczające okresy. Kontrole drogowe powinny ograniczać się do aspektów, które można już sprawdzić za pomocą tachografu i powiązanego z nim urządzenia pokładowego, natomiast kompleksowe kontrole mogą być prowadzone wyłącznie na terenie przedsiębiorstw.

3 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).

4 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 IMF”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

5 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).

6 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).

- (9) Kontrole drogowe powinny być przeprowadzane sprawnie i szybko, tak by były kończone w możliwie najkrótszym czasie i przy jak najmniejszym opóźnieniu dla kierowcy; należy także dokonać wyraźnego rozróżnienia między obowiązkami przewoźników a obowiązkami kierowców.
- (10) 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) 2019/1149⁷ obejmuje dyrektywę 2006/22/WE, mógłby odegrać ważną rolę we wspieraniu państw członkowskich przy przeprowadzaniu kontroli skoordynowanych. Europejski Urząd ds. Pracy mógłby także wspierać wysiłki w dziedzinie kształcenia i szkolenia.
- (11) Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi w odniesieniu do wdrażania przepisów socjalnych w transporcie drogowym 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 prawa.
- (12) W celu wspierania skutecznej współpracy administracyjnej i skutecznej wymiany informacji art. 16 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009⁸ zobowiązuje państwa członkowskie do wzajemnego połączenia ich krajowych rejestrów elektronicznych w ramach systemu europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU). W ramach tego systemu zakres informacji dostępnych w trakcie kontroli drogowych powinien zostać rozszerzony.

7 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).

8 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).

- (13) Aby ułatwić i polepszyć komunikację między państwami członkowskimi, zapewnić bardziej jednolite stosowanie przepisów socjalnych w sektorze transportu oraz ułatwić przewoźnikom drogowym spełnianie wymogów administracyjnych w przypadku delegowania kierowców, Komisja powinna opracować jeden lub kilka nowych modułów systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012⁹. Ważne jest, by IMI umożliwiał sprawdzanie ważności zgłoszeń delegowania podczas kontroli drogowych.
- (14) 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) 2016/679¹⁰ i (UE) 2018/1725¹¹. Wymiana informacji za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) powinna także być zgodna z rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012.
- (15) Aby ułatwić kontrolowanie przestrzegania przepisów o delegowaniu określonych w niniejszej dyrektywie, przewoźnicy drogowi powinni składać zgłoszenia delegowania właściwym organom państw członkowskich, do których delegują kierowców.
- (16) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych spoczywających na przewoźnikach drogowych 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 składaliby i aktualizowaliby informacje o delegowaniu, a także, w razie konieczności, składaliby inne stosowne dokumenty do IMI.

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) 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).

- (17) W celu dalszej poprawy skuteczności, efektywności 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.
- (18) W celu zapewnienia uczciwej konkurencji i równych warunków działania dla pracowników i przedsiębiorstw należy poczynić postępy na rzecz inteligentnego egzekwowania oraz zagwarantować wszelkiego rodzaju możliwe wsparcie dla pełnego wprowadzenia i stosowania systemów oceny ryzyka.
- (19) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2006/22/WE należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Komisja powinna zapewnić równe traktowanie przedsiębiorstw przy uwzględnianiu kryteriów określonych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do opracowywania wspólnego wzoru na obliczanie stopnia ryzyka w przedsiębiorstwach. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹².
- (20) Stwierdzono także trudności przy stosowaniu przepisów o delegowaniu 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 o delegowaniu pracowników w sektorze transportu drogowego spowodowały niepewność prawa i 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 i konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych. Konieczne jest zharmonizowanie wymogów administracyjnych i środków kontrolnych, aby zapobiec niepotrzebnym opóźnieniom przewoźników.

¹² 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).

- (21) Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami niektórych szczególnych przepisów o delegowaniu i jako takie ponoszą konsekwencje wszelkich popełnianych przez siebie naruszeń. Jednak w celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorstw zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowego transportu towarów, państwa członkowskie powinny także przewidzieć jasne i przewidywalne przepisy dotyczące kar wobec spedytorów, nadawców ładunków, wykonawców i podwykonawców, jeżeli przedsiębiorstwa te wiedziały lub – w świetle wszystkich stosownych okoliczności – powinny były wiedzieć, że usługi transportowe, które zlecają, naruszają szczególne przepisy o delegowaniu.
- (22) Komisja w swoim wniosku z dnia 8 marca 2016 r.¹³ 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 kwestie te najlepiej rozwiązać za pomocą sektorowych przepisów w zakresie transportu drogowego.
- (23) W celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego wdrażania dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego konieczne jest ustanowienie przepisów sektorowych odzwierciedlających szczególny charakter wysoce mobilnej siły roboczej w sektorze transportu drogowego oraz zapewniających równowagę między ochroną socjalną kierowców a swobodą świadczenia transgranicznych usług przez przewoźników. Przepisy o delegowaniu 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 i powinny podlegać przepisom szczegółowym określonym w niniejszej dyrektywie.
- (24) Z uwagi na 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 czasem miejsce w innych sektorach. Należy zatem wyraźnie wyjaśnić, w jakich okolicznościach zawarte w dyrektywie 96/71/WE przepisy o delegowaniu długoterminowym nie mają zastosowania do takich kierowców.
- (25) Takie wyważone kryteria powinny być oparte na koncepcji wystarczająco silnego powiązania świadczonej usługi i kierowcy z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Aby ułatwić egzekwowanie przepisów, należy stosować rozróżnienie między poszczególnymi rodzajami przewozów, zależnie od stopnia powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego.

¹³ COM(2016)128.

- (26) Należy uściślić, że przewóz międzynarodowy w tranzycie przez terytorium danego państwa członkowskiego nie stanowi przypadku oddelegowania. Takie przewozy charakteryzują się tym, że kierowca przejeżdża przez to państwo członkowskie bez dokonywania załadunku lub rozładunku towaru 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 wynikające np. ze względów higienicznych.
- (27) Jeżeli kierowca realizuje przewóz dwustronny z państwa członkowskiego siedziby na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub do państwa członkowskiego siedziby, charakter usługi jest ściśle powiązany z państwem członkowskim prowadzenia działalności. Kierowca w ciągu jednego przejazdu może zrealizować kilka przewozów dwustronnych. Stosowanie przepisów o delegowaniu, a zatem warunków zatrudnienia gwarantowanych w przyjmującym państwie członkowskim, do takich przewozów dwustronnych stanowiłoby niewspółmierne ograniczenie swobody świadczenia transgranicznych usług transportu drogowego.
- (28) Z drugiej strony, powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego jest wystarczająco silne, kiedy kierowca realizuje w tym państwie członkowskim inne rodzaje przewozów, szczególnie przewozy kabotażowe lub przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne. To wystarczająco silne powiązanie istnieje w przypadku przewozów kabotażowych zdefiniowanych w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009¹⁴ i (WE) nr 1073/2009¹⁵, 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 realizuje przewóz międzynarodowy poza państwem członkowskim, w którym przedsiębiorstwo delegujące prowadzi działalność. Realizowane przewozy są zatem powiązane raczej z przyjmującym państwem członkowskim, o którym mowa, niż z państwem członkowskim siedziby. W tych przypadkach przepisy sektorowe są wymagane jedynie w odniesieniu do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (29) Jeżeli kierowca realizuje 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. Z drugiej strony, powiązanie z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego jest wystarczająco silne, kiedy przewóz realizowany na odcinku drogowym odbywa się w obrębie przyjmującego państwa członkowskiego lub ma charakter przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny, a zatem powinny w tym przypadku obowiązywać przepisy o delegowaniu.
- (30) 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 MŚP.
- (31) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE i które są określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych, które zostały uznane w tym państwie członkowskim za powszechnie stosowane lub które w innym przypadku mają zastosowanie zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 tej dyrektywy, w tym w stosownych przypadkach na podstawie umów zbiorowych, które mają ogólne zastosowanie do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym, były udostępniane w sposób przystępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz delegowanym kierowcom. Stosowne informacje powinny obejmować w szczególności części składowe wynagrodzenia uznane na podstawie takich instrumentów za obowiązkowe. Zgodnie z tą dyrektywą należy dążyć do zaangażowania partnerów społecznych.
- (32) Przewoźnicy z UE muszą stawiać czoła rosnącej konkurencji ze strony podmiotów z siedzibą poza UE. Kluczowe zatem znaczenie ma, aby unijne przedsiębiorstwa nie były dyskryminowane. 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 szczegółowych o delegowaniu przewidzianych w niniejszej dyrektywie. Powinna mieć zastosowanie w szczególności, gdy przedsiębiorstwa z państw trzecich wykonują przewozy na podstawie dwustronnych lub wielostronnych umów przyznających dostęp do rynku Unii.

- (33) Wielostronny system kwot Międzynarodowego Forum Transportu (ECMT) to jeden z głównych instrumentów regulujących dostęp pozaunijnych podmiotów do rynku unijnego oraz dostęp podmiotów z UE do rynków pozaunijnych. Liczba zezwoleń przydzielonych poszczególnym krajom członkowskim ECMT jest ustalana co roku. Aby zapewnić niedyskryminowanie przedsiębiorstw unijnych, należy przestrzegać spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku w tym względzie również przy uzgadnianiu warunków dostępu do rynku unijnego w ramach ECMT.
- (34) Ponadto uprawnienia do negocjowania i zawarcia Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) należą do Unii w ramach jej wyłącznych kompetencji zewnętrznych. Zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁶ Unia powinna mechanizmy kontrolne, które mogą być wykorzystywane do kontroli przestrzegania krajowych i unijnych przepisów socjalnych przez operatorów z państw trzecich, dostosować do przepisów mających zastosowanie do podmiotów unijnych.
- (35) W celu zapewnienia skutecznego i efektywnego egzekwowania przepisów sektorowych dotyczących delegowania pracowników oraz aby uniknąć niewspółmiernych obciążeń administracyjnych dla przewoźników niebędących rezydentami, należy ustanowić szczególnie wymogi administracyjne i 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 drogowych tylko te wymogi administracyjne określone w niniejszej dyrektywie, które są dostosowane do sektora transportu drogowego.
- (36) Spoczywające na kierowcach obciążenia administracyjne i obowiązki związane z zarządzaniem dokumentami powinny być rozsądne. Dlatego też, choć niektóre dokumenty powinny być dostępne w pojeździe do celów kontroli drogowej, inne dokumenty powinny być udostępniane za pośrednictwem publicznego interfejsu IMI przez przewoźników drogowych oraz, w razie konieczności, przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. Właściwe organy powinny korzystać z określonych w dyrektywie 2014/67/UE ram wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi.

¹⁶ 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).

- (37) 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 skontrolowania, czy przepisy o delegowaniu są przestrzegane, przy jednoczesnym poszanowaniu rozporządzenia (UE) 2016/679. Stosowne informacje należy przekazywać partnerom społecznym poza IMI.
- (38) W celu dostosowania załączników do niniejszej dyrektywy do rozwoju najlepszych praktyk należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian tych załączników. 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 prawa¹⁷. W szczególności aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada otrzymują wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (39) Komisja powinna dokonać oceny wpływu stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników na przemysł transportu drogowego i przedstawić Parlamentowi i Radzie sprawozdanie z wyników tej oceny wraz z, w stosownych przypadkach, odpowiednim wnioskiem ustawodawczym.
- (40) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie od dnia ... [18 miesięcy po dacie wejścia w życie]. Jest to data, od której dyrektywa 2018/957 powinna być stosowana do sektora transportu drogowego zgodnie z jej art. 3 ust. 3.
- (41) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/22/WE,

¹⁷ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przepisy szczegółowe dotyczące delegowania kierowców

1. Niniejszy artykuł ustanawia przepisy szczególne 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 kontrolnych dotyczących delegowania tych kierowców.
2. Te przepisy szczególne mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych przez mające siedzibę w państwie członkowskim przedsiębiorstwa, które podejmują jeden z wybiegających poza granice państwowe środków, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE.
3. Do celów art. 3 ust. 1 lit. a) dyrektywy 96/71/WE delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie, wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób, a ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w kontekście takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego zastępuje.
4. Do celów dyrektywy 96/71/WE kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego, kiedy realizuje on przewozy dwustronne.

Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny rzeczy to przewożenie rzeczy, zgodnie z umową przewozową, z państwa członkowskiego siedziby – jak zdefiniowano w art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 – do innego państwa państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby.

5. Od dnia, w którym kierowcy ręcznie rejestrują dane dotyczące przekroczenia granicy, zgodnie z wymogiem art. 34 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014¹⁸, państwa członkowskie stosują również odstępstwo określone w ust. 4 w odniesieniu do przewozu rzeczy, w przypadku gdy kierowca wykonujący przewóz dwustronny wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim.

Jeżeli po przewozie dwustronnym, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonywano dodatkowych czynności, następuje przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, odstępstwo obowiązuje podczas maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku, z zastrzeżeniem spełnienia powyższych warunków.

Odstępstwo to ma zastosowanie wyłącznie do dnia, od którego inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekroczenia granicy i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) nr 165/2014, będą instalowane w pojazdach rejestrowanych w państwie członkowskim po raz pierwszy, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit drugi tego rozporządzenia. Począwszy od tego dnia, odstępstwo, o którym mowa w niniejszym ustępie, ma zastosowanie wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.

6. Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009, ma miejsce, gdy kierowca:
- zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim; albo
 - zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby; albo

18 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).

- zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby do celów przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009.
7. Począwszy od dnia, w którym kierowcy ręcznie rejestrują przekroczenie granicy zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, państwa członkowskie stosują również przewidziane w ust. 6 odstępstwo dotyczące przewozu osób, jeżeli kierowca wykonujący przewóz dwustronny dodatkowo:
- 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 to ma zastosowanie wyłącznie do dnia, od którego inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekroczenia granicy i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) nr 165/2014, będą instalowane w pojazdach rejestrowanych w państwie członkowskim po raz pierwszy, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit drugi tego rozporządzenia. Począwszy od tego dnia, odstępstwo, o którym mowa w niniejszym ustępie, ma zastosowanie wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.

8. Kierowca realizujący przewozy kabotażowe w rozumieniu rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 jest uznawany za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE.
9. Niezależnie od art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego na terytorium państwa członkowskiego, przez które przejeżdża tranzytem i nie wykonuje w nim załadunku ani rozładunku towaru oraz nie zabiera ani nie wysadza pasażerów.

10. Jeżeli kierowca realizuje początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego w rozumieniu dyrektywy Rady 92/106/EWG¹⁹, kierowcy 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. 4.
11. Państwa członkowskie zapewniają, aby zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE i które są określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych, które zostały uznane w tym państwie członkowskim za powszechnie stosowane lub które w innym przypadku mają zastosowanie zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 tej dyrektywy, 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, które mają ogólne zastosowanie do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym.
12. Przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie nieczłonkowskim 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 przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części.
13. 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:

19 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).

- a) spoczywający na przewoźniku drogowym mającym siedzibę w innym państwie członkowskim obowiązek przedłożenia właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, zgłoszenia delegowania, 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. Zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:
- (i) tożsamość przewoźnika drogowego – co najmniej, w przypadku gdy jest on dostępny, w formie numeru licencji wspólnotowej;
 - (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innych osób wyznaczonych 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) następujące informacje o delegowanym kierowcy: tożsamość kierowcy, adres jego zamieszkania oraz numer prawa jazdy;
 - (iv) data rozpoczęcia umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;
 - (v) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
 - (vi) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;
 - (vii) rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy;
- b) spoczywający na przewoźniku drogowym obowiązek zapewnienia, by kierowca dysponował, a odnośnie do kierowcy – by prowadził i udostępniał na żądanie podczas kontroli drogowej – w formie papierowej lub elektronicznej następujące dokumenty:
- (i) kopia zgłoszenia delegowania przedłożonego za pośrednictwem IMI;

- (ii) dowody realizowania przewozów odbywających się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub dowody, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;
 - (iii) zapisy tachografu, a w szczególności kody krajów państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas prowadzenia 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) spoczywający na przewoźniku drogowym obowiązek przesłania za pośrednictwem publicznego interfejsu IMI – na bezpośredni wniosek właściwych organów państwa członkowskiego, do którego kierowca został oddelegowany – po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w lit. b) ppkt (ii) i (iii), a także dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia delegowanego kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG²⁰, rozliczeń czasu pracy kierowców oraz dowodów wypłat.

Przewoźnik przesyła tę dokumentację za pośrednictwem publicznego interfejsu IMI nie później niż w ciągu 8 tygodni od daty wniosku. Jeżeli przewoźnik nie przedłoży dokumentacji, której dotyczy wniosek, w wyznaczonym terminie, właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został oddelegowany, 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 mają dostęp do zgłoszenia delegowania i innych stosownych informacji przedłożonych przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu IMI.

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).

Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby zapewniają, by dokumenty, o które zwróciły się właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został oddelegowany, zostały dostarczone za pośrednictwem IMI w terminie 25 dni roboczych od daty złożenia wniosku.

Aby upewnić się, że kierowcy, zgodnie z ust. 4–7, nie są uznawani za pracowników delegowanych, państwa członkowskie mogą, w charakterze środka kontrolnego, wyłącznie nakładać na kierowców obowiązek prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, zapisu stanowiącego dowód realizowania odpowiedniego(-ich) przewozu(-ów) międzynarodowego(-ych), takiego jak elektroniczny list przewozowy (e-CMR), lub dowód, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, i zapisów tachografu, o których mowa w lit. b) ppkt (iii).

14. Do celów kontroli przewoźnik na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania, o których mowa w ust. 13 lit. a) w publicznym interfejsie IMI.
15. Informacje zawarte w zgłoszeniach są przechowywane w repozytorium IMI do celów kontroli na okres 24 miesięcy.

Państwo członkowskie może zezwolić właściwemu organowi na przekazywanie krajowym partnerom społecznym poza IMI stosownych informacji dostępnych w IMI w zakresie, w jakim jest to niezbędne do celów kontroli przestrzegania przepisów o delegowaniu oraz zgodnie z krajowym prawem i krajowymi praktykami, pod warunkiem że informacje te:

- dotyczą delegowania na terytorium danego państwa członkowskiego;
- są wykorzystywane wyłącznie do celów egzekwowania przepisów o delegowaniu; oraz
- przetwarzanie danych jest zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679.

16. W terminie do [Dz.U.: 6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja określi w drodze aktu wykonawczego funkcje publicznego interfejsu IMI. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4 ust. 2.

17. Państwa członkowskie unikają zbędnych opóźnień we wdrażaniu środków kontrolnych, które mogą mieć wpływ na czas trwania i przewidywane daty delegowania.
18. Właściwe organy w państwach członkowskich ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy oraz przekazują wszelkie stosowne informacje na warunkach określonych w dyrektywie 2014/67/UE i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Artykuł 2

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

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

„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 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 wdrażania dyrektywy 2002/15/WE ograniczają się do przepisów, które można skutecznie kontrolować za pomocą tachografu i powiązanego z nim urządzenia rejestrującego. Kompleksowa kontrola wdrażania dyrektywy 2002/15/WE może być przeprowadzana wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.”;

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 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

Podczas kontroli drogowej kierowcy wolno kontaktować się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby w czasie kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe; pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego wykorzystania urządzeń tachografu.”;

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 rozporządzenia (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. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

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

Kontrole takie podejmowane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub więcej państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium.”;

5) 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.”;

6) art. 7 ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”;

7) w art. 7 ust. 1 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.”;

- 8) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „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:
 - a) co najmniej raz na sześć miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy;
 - b) na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego w indywidualnych przypadkach.”;
 - b) dodaje się ustęp w brzmieniu:
 - „1a. Państwa członkowskie przekazują informacje, o które zwrócą się inne państwa członkowskie, na podstawie ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu w terminie 25 dni roboczych od otrzymania wniosku. 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, w ciągu 10 dni roboczych informuje o tym państwo członkowskie, które złożyło wniosek. Państwo członkowskie, które złożyło wniosek, przedstawia dalsze informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie jest to możliwe, państwo członkowskie może odrzucić wniosek.

Jeżeli udzielenie informacji żądanych we wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub dochodzenia jest trudne, państwo członkowskie, do którego kierowany jest wniosek, informuje o tym państwo członkowskie, które złożyło wniosek, w ciągu 10 dni roboczych i uzasadnia, dlaczego udzielenie stosownych informacji jest trudne lub niemożliwe. Zainteresowane państwa członkowskie omawiają ze sobą wszelkie pojawiające się trudności w celu znalezienia dla nich rozwiązania.

W przypadku powtarzających się opóźnień w dostarczaniu informacji państwu członkowskiemu, na którego terytorium pracownik jest delegowany, Komisja jest o tym informowana i podejmuje odpowiednie środki.”;

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. 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*, z wyłączeniem 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 (WE) 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 ... [Dz.U.: proszę wstawić datę – 10 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka przedsiębiorstw, 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) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

W celu ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń 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 kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

d) dodaje się następujące ustępy:

„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 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) art. 11 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja określa, za pomocą 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, w tym formę rejestrowania i szczególne przypadki, w których ma to nastąpić, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów co najmniej jednego tygodnia, w czasie których kierowca jest poza pojazdem i nie może prowadzić żadnej działalności za jego pomocą. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”;

11) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Procedura komitetowa

1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie 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.

* 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) art. 13 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne;”;

- 13) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

14) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„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 do rozwoju najlepszych praktyk.”;

15) 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 5 lat od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu 5 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 późniejszym terminie określonym w tej decyzji. 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.”;

16) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) dzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy oraz dzienne 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;”;

b) w części A pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) dla okresu, o którym mowa w art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, jako przypadki przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu traktuje 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).”;

c) w części A 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;”;

d) w części A dodaje się pkt 6 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, pod warunkiem że technologia umożliwi przeprowadzenie skutecznych kontroli.”;

e) w części B akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„2) Jeśli wykryto naruszenie przepisów, państwo członkowskie może, w stosownych przypadkach, zbadać wspólną odpowiedzialność innych osób nakłaniających lub osób współdziałających przy naruszeniu przepisów w łańcuchu transportowym, takich jak spedytorzy, nadawcy ładunku lub podwykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) i nr 165/2014.”;

f) w części B dodaje się punkty w brzmieniu:

„4) wymogi dotyczące maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określone 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.”.

Artykuł 3

Zmiany w rozporządzeniu (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 Parlamentu Europejskiego i Rady 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) .../... ustanawiająca przepisy szczegółowe 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 prawa oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”): art. [1 ust. 14].”.

Artykuł 4

Procedura komitetowa

1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie 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

Przepisy i kary

1. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar wobec nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców z tytułu nieprzestrzegania art. 1 niniejszej dyrektywy, jeżeli wiedzą oni lub – w świetle wszystkich stosownych okoliczności powinni wiedzieć, że zleczone przez nich usługi transportowe naruszają przepisy tego artykułu.

2. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń art. 1 niniejszej dyrektywy oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

Artykuł 6

Inteligentne egzekwowanie

Bez uszczerbku dla dyrektywy 2014/67/UE oraz z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków przewidzianych 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 Parlamentu Europejskiego i Rady.

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.
3. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 1 i 2, 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 prawa.

Pracodawcy są odpowiedzialni za zapewnienie, by ich kierowcy poznali swoje prawa i obowiązki związane z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 9

1. Państwa członkowskie przyjmą i opublikują do dnia ... [Dz.U.: proszę wpisać datę – 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamią o nich Komisję.

Państwa członkowskie stosują te środki od dnia [Dz.U.: proszę wstawić tę samą datę co w poprzednim akapicie].

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

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

Artykuł 10

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

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w [...] dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
