



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-62-23
UC124

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym. Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem
Mateusz Morawiecki
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym^{1), 2)}

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa określa zasady:

- 1) delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) kontroli przestrzegania przepisów o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz realizacji obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców;
- 3) kontroli drogowej delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego oraz Państwową Inspekcją Pracy w zakresie przekazywania informacji związanych z delegowaniem kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium;
- 6) postępowania związanego z realizacją lub składaniem wniosków o powiadomienie o decyzji o nałożeniu na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny.

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającą przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającą dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, ustawę z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy, ustawę z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług oraz ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach.

2. W sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio art. 9–16 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140 oraz z 2023 r. poz. 641).

Art. 2. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do kierowców delegowanych:

- 1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
 - a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej albo agencją wynajmującą personel, który skierował kierowcę do pracodawcy użytkownika,
 - c) z Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49);
- 2) z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
 - a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej,
 - c) na terytorium Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

2. Do kierowców, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

3. Do przewoźnika drogowego, który deleguje na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kierowcę, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, stosuje się odpowiednio art. 29.

Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) dzień roboczy – dzień kalendarzowy z wyjątkiem sobót oraz dni wolnych od pracy określonych w przepisach ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1920);
- 2) organ wnioskujący – właściwy organ państwa członkowskiego, który składa wniosek o powiadomienie o decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium lub o egzekucję takiej kary lub grzywny;
- 3) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a także państwo, które przyjęło, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązanie do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012;
- 4) przewoźnik drogowy – przewoźnika drogowego w rozumieniu art. 4 pkt 15 i 16 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919);
- 5) przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim, który kieruje tymczasowo kierowcę będącego jego pracownikiem do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w związku z realizacją usługi transportu drogowego przez tego przewoźnika;
- 6) przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – przewoźnika drogowego mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który kieruje tymczasowo kierowcę będącego jego pracownikiem w rozumieniu przepisów państwa członkowskiego, do którego jest delegowany, do pracy na terytorium

tego państwa, w związku z realizacją usługi transportu drogowego przez tego przewoźnika;

- 7) kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – kierowcę zatrudnionego w warunkach odpowiadających warunkom określonym w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700, 2140 oraz z 2023 r. poz. 240 i 641) w innym państwie członkowskim, tymczasowo skierowanego do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) kierowca delegowany z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – kierowcę będącego pracownikiem w rozumieniu przepisów państwa członkowskiego, do którego jest delegowany, tymczasowo skierowanego do pracy na terytorium tego państwa przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 9) państwo trzecie – państwo inne niż państwo członkowskie oraz inne niż Konfederacja Szwajcarii;
- 10) przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – przewoźnika drogowego mającego siedzibę w państwie trzecim, który w związku z realizacją usługi transportu drogowego kieruje tymczasowo kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 11) kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego – kierowcę tymczasowo skierowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z realizacją usługi transportu drogowego przez tego przewoźnika;
- 12) przewóz dwustronny rzeczy – przewóz rzeczy na podstawie umowy przewozowej, z państwa członkowskiego siedziby w rozumieniu art. 2 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.³⁾) do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby;

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 46, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17.

- 13) przewóz dwustronny osób – przewóz w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób w rozumieniu rozporządzenia 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 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.⁴⁾), podczas którego kierowca wykonuje jedną z następujących czynności:
- a) zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby przewoźnika drogowego i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim,
 - b) zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby przewoźnika drogowego lub
 - c) zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby przewoźnika drogowego w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009;
- 14) przejazd tranzytem – przewóz drogowy rzeczy lub przewóz drogowy osób przez terytorium państwa członkowskiego, w ramach którego kierowca nie wykonuje załadunku ani rozładunku oraz nie zabiera ani nie wysadza pasażerów;
- 15) przewóz kabotażowy – przewóz kabotażowy w rozumieniu art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.⁵⁾) oraz art. 2 pkt 7 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009;
- 16) transport kombinowany – transport kombinowany w rozumieniu art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 17) system IMI – system wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 48 z 23.02.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 4, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 272 z 16.10.2015, str. 15.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 112 z 24.04.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 5, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17.

wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.⁶⁾).

Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który:

- 1) wykonuje przejazd tranzytem;
- 2) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób;
- 3) w trakcie przewozu dwustronnego rzeczy wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem że załadunek rzeczy i rozładunek rzeczy nie jest wykonywany na terytorium tego samego państwa członkowskiego;
- 4) po przewozie dwustronnym rzeczy, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonano żadnej dodatkowej czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy, następnie wykonuje przewóz dwustronny rzeczy do państwa członkowskiego siedziby, podczas którego wykonuje dodatkowo maksymalnie dwie czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem że dodatkowe czynności załadunku rzeczy i rozładunku rzeczy nie są wykonywane na terytorium tego samego państwa członkowskiego;
- 5) w trakcie przewozu dwustronnego osób dodatkowo jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem że przewóz osób nie jest wykonywany między dwoma miejscami położonymi na terytorium tego samego państwa członkowskiego; to samo dotyczy przejazdu powrotnego;
- 6) wykonuje przewóz drogowy rzeczy na początkowym lub końcowym odcinku transportu kombinowanego, jeżeli ten odcinek sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych rzeczy.

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 132, Dz. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 200 z 26.07.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 295 z 21.11.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49.

2. Od dnia 21 sierpnia 2023 r. wyłączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 3–5, stosuje się wyłącznie do kierowców pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8–10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”.

3. Kierowcy, o których mowa w ust. 1 i 2, nie są pracownikami delegowanymi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Art. 5. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego nie jest kierowca, który:

- 1) wykonuje przejazd tranzytem;
- 2) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób.

2. Kierowcy, o których mowa w ust. 1, nie są pracownikami delegowanymi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Art. 6. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed rozpoczęciem delegowania kierowcy jest obowiązany poinformować go o przysługujących mu w związku z delegowaniem prawach i spoczywających na nim obowiązkach.

Rozdział 2

Warunki zatrudnienia kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego

Art. 7. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 4–4b ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

2. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia, o których mowa

w art. 4–4b ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, z zastrzeżeniem art. 139a ust. 3 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. z 2023 r. poz. 519, 185 i 547).

Art. 8. 1. Na potrzeby obliczania okresów delegowania, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 4a ust. 1 i art. 4b ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub osób. Okresy delegowania kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe lub kierowcy go zastępującego nie kumulują się.

2. Do kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego stosuje się odpowiednio art. 6 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Rozdział 3

Obowiązki przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz obowiązki kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Art. 9. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej składa zgłoszenie delegowania kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.

2. Zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:

- 1) nazwę przewoźnika drogowego, jego adres do korespondencji oraz numer licencji wspólnotowej, jeżeli jest dostępny;
- 2) dane kontaktowe zarządzającego transportem w rozumieniu art. 2 pkt 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub innej osoby wyznaczonej do kontaktów z organem, o którym mowa w art. 22 ust. 1 lub 2, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;
- 3) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
- 4) datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy albo dokumentu równoważnego z taką umową oraz właściwe dla tej umowy albo tego dokumentu prawo;
- 5) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;

- 6) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych, którymi wykonywany będzie przewóz objęty delegowaniem;
- 7) informację, czy świadczone usługi przewozowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy.

3. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zapewnić, aby kierowca podczas delegowania dysponował następującymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej:

- 1) kopia zgłoszenia delegowania, o którym mowa w ust. 1;
- 2) dowodami potwierdzającymi wykonywanie przewozów drogowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności w postaci listów przewozowych, dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, odpowiedniego zezwolenia, wypisu z zezwolenia wraz z obowiązującym rozkładem jazdy, formularza jazdy, odpowiedniej decyzji lub kopii umowy na realizowany przewóz, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 2 lit. a–d i g ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile są wymagane;
- 3) zapisami tachografu, zawierającymi w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania przewozów międzynarodowych lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.⁷⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”, oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

4. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przesłania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, na wniosek organu, o którym mowa w art. 22 ust. 1 lub 2, po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w ust. 3 pkt 2 i 3, oraz dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy należnego za okres delegowania, umowy o pracę albo dokumentu równoważnego

⁷⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83, Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 170 z 26.06.2022, str. 27.

z taką umową, ewidencji czasu pracy kierowcy oraz dowodów wypłaty wynagrodzenia, w terminie 8 tygodni od dnia złożenia wniosku.

5. Dla celów kontroli przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania w interfejsie publicznym połączonym z systemem IMI.

Art. 10. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany posiadać w pojeździe i okazywać podczas kontroli drogowej, na żądanie osób uprawnionych do przeprowadzenia kontroli, dokumenty, o których mowa w art. 9 ust. 3, w postaci papierowej lub elektronicznej.

Art. 11. Zabrania się wyposażania kierowcy w przerobioną lub podrobioną kopię zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1.

Rozdział 4

Obowiązki przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego

Art. 12. 1. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- 1) składa do Państwowej Inspekcji Pracy zgłoszenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, każdorazowo, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu formularza elektronicznego udostępnionego na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, oraz
- 2) wystawia każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego; potwierdzenie sporządza się na formularzu, o którym mowa w ust. 7, na komputerze lub maszynowo; potwierdzenie podpisuje przewoźnik drogowy oraz kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego.

2. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zapewnić, aby kierowca podczas delegowania dysponował:

- 1) sporządzonym w postaci papierowej potwierdzeniem delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego;

- 2) dowodami potwierdzającymi wykonywane przewozy drogowe, w szczególności w postaci listów przewozowych, odpowiedniego zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym lub formularza jazdy, na podstawie, którego jest wykonywany przewóz;
- 3) zapisami tachografu, wymaganymi zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwaną dalej „Umową AETR”.

3. Zgłoszenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, zawiera następujące informacje:

- 1) nazwę przewoźnika drogowego, jego adres i siedzibę albo adres zamieszkania oraz numer odpowiedniego zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym lub formularza jazdy, na podstawie którego jest wykonywany przewóz objęty delegowaniem, numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym;
- 2) imię i nazwisko osoby wyznaczonej do kontaktów z organami, o których mowa w art. 23 ust. 3, oraz uprawnionej do reprezentowania przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego w sprawach dotyczących warunków zatrudnienia, jej adres zamieszkania albo adres do korespondencji, jeżeli jest inny niż adres zamieszkania, numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym;
- 3) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
- 4) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego;
- 5) datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy lub dokumentu równoważnego z taką umową, lub innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, oraz właściwe dla tej umowy prawo;
- 6) numer rejestracyjny pojazdu silnikowego, którym jest wykonywany przewóz objęty delegowaniem;
- 7) informację, czy świadczone usługi przewozowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy lub przewóz kabotażowy.

4. Potwierdzenie delegowania, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zawiera następujące informacje:

- 1) nazwę przewoźnika drogowego, jego adres i siedzibę albo adres zamieszkania oraz numer odpowiedniego zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym lub formularza jazdy, na podstawie którego jest wykonywany przewóz objęty delegowaniem, numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym;
- 2) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
- 3) datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy lub dokumentu równoważnego z taką umową, lub innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, oraz właściwe dla tej umowy prawo;
- 4) numer rejestracyjny pojazdu silnikowego, którym jest wykonywany przewóz objęty delegowaniem;
- 5) informację, czy świadczone usługi przewozowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy lub przewóz kabotażowy.

5. Państwowa Inspekcja Pracy przetwarza dane zawarte w zgłoszeniu delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, w sposób niezautomatyzowany.

6. Państwowa Inspekcja Pracy usuwa dane zawarte w zgłoszeniu delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, po upływie 24-miesięcznego okresu, z wyłączeniem spraw wszczętych i niezakończonych prawomocnym rozstrzygnięciem.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, uwzględniając konieczność zapewnienia danych niezbędnych do kontroli prawidłowości delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego.

Art. 13. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego jest obowiązany posiadać w pojeździe i okazywać podczas kontroli drogowej, na żądanie osób uprawnionych do przeprowadzenia kontroli, dokumenty, o których mowa w art. 12 ust. 2.

Art. 14. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przesłania niezwłocznie, nie później niż w terminie 8 tygodni od dnia otrzymania wniosku od organu, o którym mowa w art. 24, po

okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w art. 12 ust. 2, oraz dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego z taką umową lub innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, ewidencji czasu pracy kierowcy oraz dowodów wypłat wynagrodzenia.

Art. 15. 1. W przypadku gdy na podstawie umowy międzynarodowej przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej składa zgłoszenie delegowania przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI nie stosuje się art. 12 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 4. W tym zakresie stosuje się art. 9 ust. 1, ust. 3 pkt 1 i ust. 5.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego jest obowiązany posiadać w pojeździe i okazywać podczas kontroli drogowej, na żądanie osób uprawnionych do przeprowadzenia kontroli, dokumenty, o których mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1 oraz art. 12 ust. 2 pkt 2 i 3.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, przesłanie dokumentów, o których mowa w art. 14, odbywa się przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.

Art. 16. Zabrania się wyposażania kierowcy w przerobione lub podrobione potwierdzenie delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2.

Rozdział 5

Kontrola delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Art. 17. 1. Kontrola drogowa delegowania kierowców przez przewoźników drogowych delegujących kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej polega na sprawdzeniu przestrzegania:

- 1) przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązków w zakresie:
 - a) dokonania i aktualizacji zgłoszenia delegowania, o którym mowa w art. 9 ust. 1,
 - b) zgodności danych zawartych w zgłoszeniu delegowania ze stanem faktycznym,
 - c) wyposażenia kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w dokumenty, o których mowa w art. 9 ust. 3;

2) przez kierowcę delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązku, o którym mowa w art. 10.

2. Kontrola drogowa, o której mowa w ust. 1, obejmuje weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez kierowcę delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o których mowa w art. 9 ust. 3.

3. Kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, przeprowadzają inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.

4. Podczas kontroli drogowej, o której mowa w ust. 1, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzający kontrolę są wyposażeni w urządzenia umożliwiające weryfikację danych zawartych w kopii zgłoszenia delegowania z danymi zamieszczonymi w zgłoszeniu dokonanym za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.

5. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 18. Inspektor Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzający kontrolę drogową, o której mowa w art. 17 ust. 1, wprowadza dane o przeprowadzonej kontroli do centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o której mowa w art. 80 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w art. 33 ust. 1, uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub stwierdzenia wykroczeń, o których mowa w art. 32 ust. 1 i 2, uzasadniających nałożenie grzywny, inspektor sporządza protokół kontroli.

Art. 19. 1. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej, o której mowa w art. 17 ust. 1, kierowca nie okaże kopii zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1, a z dokumentów, o których mowa w art. 9 ust. 3 pkt 2 i 3, wynika, że kontrolowanego kierowcę uznaje się za delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, osoby uprawnione do przeprowadzania kontroli, o której mowa w art. 17 ust. 1, przekazują do Państwowej Inspekcji Pracy, za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej, w terminie 7 dni od dnia kontroli:

- 1) dane dotyczące nazwy przewoźnika drogowego, jego adresu i siedziby;
- 2) numer licencji wspólnotowej przewoźnika drogowego;
- 3) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;

- 4) datę kontroli drogowej;
- 5) numer rejestracyjny pojazdu silnikowego, którym jest wykonywany przewóz objęty delegowaniem;
- 6) informację, czy świadczone usługi przewozowe podlegające kontroli stanowiły przewóz rzeczy, przewóz osób, międzynarodowy przewóz drogowy lub przewóz kabotażowy.

2. W przypadku określonym w ust. 1 nie sporządza się protokołu kontroli, o którym mowa w art. 18.

3. W przypadku przekazywania danych i informacji, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Pracy lub adresu do doręczeń elektronicznych z wykorzystaniem Publicznej Usługi Rejestrowanego Doręczenia Elektronicznego lub Kwalifikowanej Usługi Rejestrowanego Doręczenia Elektronicznego, dane te powinny być podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

Art. 20. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego, na podstawie danych uzyskanych od wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, opracowuje i przekazuje Głównemu Inspektorowi Pracy za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej informację zawierającą zbiorcze dane statystyczne dotyczące kontroli drogowych, o których mowa w art. 17 ust. 1 oraz art. 23 ust. 1, w terminie:

- 1) do dnia 31 lipca danego roku – za pierwsze półrocze;
- 2) do dnia 31 stycznia roku następnego – za drugie półrocze.

2. W przypadku przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Pracy lub adresu do doręczeń elektronicznych z wykorzystaniem Publicznej Usługi Rejestrowanego Doręczenia Elektronicznego, informacje te powinny być podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

Art. 21. Państwowa Inspekcja Pracy kontroluje prawidłowość delegowania lub warunki zatrudnienia kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z art. 14 i art. 15 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, uwzględniając dane i informacje, o których mowa w art. 19 ust. 1.

Art. 22. 1. Państwowa Inspekcja Pracy może wystąpić za pośrednictwem systemu IMI do przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z wnioskiem o przesłanie, za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z systemem

IMI, po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w art. 9 ust. 4, w terminie 8 tygodni od dnia złożenia wniosku.

2. Inspekcja Transportu Drogowego może wystąpić za pośrednictwem systemu IMI do przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z wnioskiem o przesłanie, za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w art. 9 ust. 3 pkt 2 i 3, w terminie 8 tygodni od dnia złożenia wniosku.

3. W przypadku gdy przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie prześle w terminie dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2, Państwowa Inspekcja Pracy lub Inspekcja Transportu Drogowego mogą wystąpić, za pośrednictwem systemu IMI, z uzasadnionym wnioskiem o wzajemną pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym ten przewoźnik ma siedzibę.

4. W przypadku kontroli, o której mowa w art. 21, podjętej w związku z informacjami, o których mowa w art. 19 ust. 1, Państwowa Inspekcja Pracy może wystąpić za pośrednictwem systemu IMI do właściwego organu innego państwa członkowskiego z uzasadnionym wnioskiem o udzielenie informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 4 lit. c ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Art. 23. 1. Kontrola drogowa delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego polega na sprawdzeniu przestrzegania:

- 1) przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązków w zakresie wyposażenia kierowcy w dokumenty, o których mowa w art. 12 ust. 2;
- 2) przez kierowcę delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego obowiązku, o którym mowa w art. 13.

2. Kontrola drogowa, o której mowa w ust. 1, obejmuje weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez kierowcę, o których mowa w art. 12 ust. 2.

3. Kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, przeprowadzają inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.

4. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, odpowiednio na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

5. Do kontroli drogowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 18.

6. W przypadku gdy na podstawie umowy międzynarodowej przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej składa zgłoszenie delegowania przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI kontrolę, o której mowa w ust. 1, przeprowadza się z uwzględnieniem art. 15, art. 17 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 oraz art. 22 ust. 1 i 2.

Art. 24. Państwowa Inspekcja Pracy kontroluje prawidłowość delegowania lub warunki zatrudnienia kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego zgodnie z art. 14 i art. 15 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Art. 25. 1. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej, o której mowa w art. 23 ust. 1, stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a przewoźnik ten posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu administracyjnych kar pieniężnych lub grzywnien administracyjnych lub możliwość egzekucji takich należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej wysokości przewidywanej administracyjnej kary pieniężnej, określonej w załączniku do ustawy.

2. Kaucję pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub
- 2) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, przy czym koszty przelewów ponosi zobowiązany podmiot.

3. W przypadku poboru kaucji przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, jest możliwe jej przekazanie w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej. Koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, ponosi bezzwrotnie zobowiązany podmiot.

4. Kaucja jest przechowywana na nieoprocetowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

5. Kaucję przekazuje się:

- 1) na rachunek bankowy, o którym mowa w art. 33 ust. 6 – w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej stała się wykonalna;
- 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił – w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji o uchyleniu lub stwierdzeniu nieważności decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej albo doręczenia prawomocnego orzeczenia sądu administracyjnego o uchyleniu lub stwierdzeniu nieważności takiej decyzji.

6. W przypadku gdy wysokość nałożonej administracyjnej kary pieniężnej jest niższa od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 5 pkt 2.

7. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w ust. 1, nie pobrano kaucji, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego kieruje lub usuwa pojazd, na koszt przewoźnika drogowego, o którym mowa w ust. 1, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.⁸⁾).

8. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

9. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz dowodu uiszczenia kaucji, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w ust. 2.

10. Jeżeli pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej stała się ostateczna, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.⁹⁾) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

Art. 26. 1. Minister właściwy do spraw transportu opracowuje, co dwa lata, w terminie do dnia 31 grudnia roku poprzedniego, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym – na podstawie informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Pracy oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Strategia uwzględnia system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919.

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1301, 1692, 1967, 2127, 2180, 2600, 2640 i 2687 oraz z 2023 r. poz. 556, 614 i 852.

2. Główny Inspektor Pracy oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazują informacje niezbędne do opracowania jednolitej krajowej strategii co najmniej na 3 miesiące przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 1.

Rozdział 6

Współpraca z właściwymi organami innych państw członkowskich oraz obowiązki informacyjne

Art. 27. 1. Państwowa Inspekcja Pracy przyjmuje wniosek o wzajemną pomoc, złożony przez właściwy organ innego państwa członkowskiego oraz zapewnia przekazanie dokumentacji będącej przedmiotem wniosku, w przypadku gdy przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie przesłał do właściwego organu innego państwa członkowskiego w terminie następujących dokumentów:

- 1) dowodów potwierdzających wykonywanie przewozów drogowych na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska wnioskującego państwa członkowskiego w postaci listów przewozowych lub dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;
- 2) zapisów tachografu, zawierających w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania przewozów międzynarodowych lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
- 3) dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy należnego za okres delegowania, umowy o pracę albo dokumentu równoważnego z taką umową, ewidencji czasu pracy kierowcy oraz dowodów wypłaty wynagrodzenia.

2. W przypadku wniosku o przekazanie dokumentów określonych w ust. 1 pkt 1 i 2, Państwowa Inspekcja Pracy może wystąpić z wnioskiem o pomoc w uzyskaniu tych dokumentów od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do wojewódzkiego inspektora transportu drogowego właściwego miejscowo dla siedziby tego przewoźnika.

3. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do niezwłocznego przekazania na wniosek:

- 1) Państwowej Inspekcji Pracy – kopii dokumentów, o których mowa ust. 1 lub

2) wojewódzkiego inspektora transportu drogowego – kopii dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2

– nie później niż w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku.

4. Odpowiedź na wniosek, o którym mowa w ust. 1, Państwowa Inspekcja Pracy przekazuje właściwemu organowi innego państwa członkowskiego w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.

5. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do udzielania informacji w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania żądania Państwowej Inspekcji Pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Art. 28. Do postępowań związanych z realizacją wniosków złożonych przez organ wnioskujący o powiadomienie o decyzji o nałożeniu na przewoźnika delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny stosuje się przepisy ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Art. 29. 1. W przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej zgodnie z przepisami regulującymi doręczenie takiego dokumentu, organ wnioskujący, który wydał tę decyzję, występuje za pośrednictwem systemu IMI z wnioskiem o powiadomienie o decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do właściwego organu państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, którego dotyczy ta decyzja.

2. W przypadku gdy nie można wyegzekwować od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nałożonej administracyjnej kary pieniężnej, organ wnioskujący, który wydał decyzję w I instancji, występuje za pośrednictwem systemu IMI z wnioskiem o egzekucję takiej kary pieniężnej do właściwego organu państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię i nazwisko lub nazwę, znany adres oraz wszelkie inne dane umożliwiające ustalenie tożsamości przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) streszczenie faktów i okoliczności naruszenia prawa, charakter tego naruszenia i odpowiednie przepisy mające zastosowanie w tej sprawie;
- 3) informacje o decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej i wszelkich innych odpowiednich dokumentach, w tym o charakterze sądowym, dotyczących przedmiotowej kary;
- 4) nazwę, adres i inne dane kontaktowe organu wnioskującego oraz, jeżeli nie jest to ten sam organ, organu, który może udzielić dodatkowych informacji dotyczących administracyjnej kary pieniężnej lub możliwości odwołania się od obowiązku zapłaty lub zaskarżenia decyzji o jej nałożeniu;
- 5) cel powiadomienia oraz termin, w jakim należy go dokonać;
- 6) informacje odpowiadające treści decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) elementy, o których mowa w ust. 3 pkt 1–4 i 6;
- 2) datę, z którą decyzja o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stała się wykonalna, opis rodzaju administracyjnej kary pieniężnej oraz określenie jej wysokości, wszelkie daty istotne dla przeprowadzenia egzekucji, w tym informacje, czy doręczono stronie decyzję, a jeżeli tak, to w jaki sposób, a także potwierdzenie, że od takiej kary nie przysługuje dalsze odwołanie, i opis żądania, w związku z którym jest składany wniosek, oraz jego poszczególnych elementów.

5. Do wniosków, o których mowa w ust. 1 i 2, dołącza się decyzję o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej oraz mogą być dołączone inne dokumenty, ich uwierzytelnione kopie lub wyciągi z nich, o ile jest to niezbędne do realizacji wniosku przez właściwy organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

6. Z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1 lub 2, można wystąpić, jeżeli nie toczy się postępowanie w sprawie istnienia lub wysokości nałożonej administracyjnej kary pieniężnej lub w sprawie wszczęcia i prowadzenia egzekucji administracyjnej tej kary, chyba że postępowanie takie jest w toku, a przepisy odrębne umożliwiają dochodzenie tych należności.

7. Jeżeli po złożeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1 lub 2, zostanie wszczęte postępowanie administracyjne lub sądownoadministracyjne w przedmiocie zaskarżenia decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ wnioskujący niezwłocznie informuje o tym właściwy organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

8. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do powiadomienia o wydanym rozstrzygnięciu zapadłym w wyniku rozpatrzenia zaskarżenia decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

9. Po skierowaniu wniosku, o którym mowa w ust. 2, organ wnioskujący powiadamia niezwłocznie organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej o okolicznościach mających znaczenie dla wniosku, w szczególności o zmianie wysokości należności pieniężnych będących przedmiotem wniosku lub wniosku o podjęcie środków zabezpieczających należności pieniężne.

10. Współpraca z właściwymi organami innych państw członkowskich odbywa się za pośrednictwem systemu IMI.

11. Spory dotyczące istnienia lub wysokości administracyjnej kary pieniężnej, wszczęcia i prowadzenia egzekucji administracyjnej należności pieniężnych lub doręczenia decyzji administracyjnej lub innego dokumentu wydanego w Rzeczypospolitej Polskiej, odnoszących się do administracyjnej kary pieniężnej, jej dochodzenia lub zabezpieczenia, są rozstrzygane na podstawie odrębnych przepisów obowiązujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 30. 1. Na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, zamieszcza się w szczególności informacje dotyczące warunków zatrudnienia, o których mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, mających zastosowanie do kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, w tym obowiązkowych składników wynagrodzenia za pracę.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, mogą być zawarte w odesłaniach do odpowiednich stron internetowych.

3. Inspekcja Transportu Drogowego, w zakresie swojej właściwości, współpracuje z Państwową Inspekcją Pracy w zakresie prowadzenia i aktualizacji strony internetowej,

o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

4. Podmiotami odpowiedzialnymi za udzielanie informacji na temat prawa krajowego i praktyki krajowej, które mają zastosowanie do delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, są Państwowa Inspekcja Pracy oraz Inspekcja Transportu Drogowego, każda w zakresie swojej właściwości.

5. Na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, zamieszcza się dane kontaktowe osób odpowiedzialnych w inspekcjach za udzielanie informacji, o których mowa w ust. 4.

Art. 31. Państwowa Inspekcja Pracy i Inspekcja Transportu Drogowego współpracują, każda w zakresie swojej właściwości, z organami właściwymi innych państw członkowskich w zakresie organizacji kształcenia i szkoleń dla pracowników tych inspekcji lub organów z zakresu przepisów o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.

Rozdział 7

Przepisy karne i przepisy o administracyjnych karach pieniężnych

Art. 32. 1. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonujący przewóz drogowy, w przypadku nieokazania w trakcie kontroli drogowej kopii zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1, podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

2. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonujący przewóz drogowy, w przypadku nieokazania w trakcie kontroli drogowej potwierdzenia delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2, podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

3. Prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego za czyny, o których mowa w ust. 1 i 2, przysługuje inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego.

4. Orzekanie w sprawach nałożenia kar grzywny, o których mowa w ust. 1 i 2, następuje w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2022 r. poz. 1124).

5. Naruszenie, o którym mowa w ust. 1, wypełnia znamiona grupy naruszeń nr 14.4 oraz stanowi bardzo poważne naruszenie (BPN), zgodnie z wagą naruszeń wskazanych w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić

do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403”.

Art. 33. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w ustawie podlegają karze pieniężnej w wysokości od 2000 zł do 3000 zł za każde naruszenie.

2. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 1, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia oraz numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, określa załącznik do ustawy.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego.

4. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia lub doręczenia powiadomienia o decyzji, w trybie określonym w art. 29 ust. 1, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

5. Nałożenie grzywnien, o których mowa w art. 32 ust. 1 i 2, lub kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, nie wyłącza możliwości wszczęcia kontroli, o której mowa w art. 21 i art. 24, przez Państwową Inspekcję Pracy i nałożenia przez tę inspekcję kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1.

6. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.

Art. 34. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dwukrotnie w ciągu roku bez wskazania uzasadnionych okoliczności:

- 1) nie przekazuje dokumentów określonych we wniosku, o którym mowa w art. 27 ust. 3, w terminie, o którym mowa w tym przepisie,
- 2) nie udziela informacji na żądanie Państwowej Inspekcji Pracy, o których mowa w art. 27 ust. 5

– podlega karze pieniężnej w wysokości 3000 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ, który wystąpił z wnioskiem, o którym mowa w art. 27 ust. 3 lub z żądaniem, o którym mowa w art. 27 ust. 6.

3. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ kontroli, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

4. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.

Art. 35. 1. Podmiot, który wiedział lub w świetle wszystkich istotnych okoliczności powinien wiedzieć, że zlecone przez niego usługi transportu drogowego wiążą się z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców, podlega karze pieniężnej w wysokości 3000 zł.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego albo Państwowej Inspekcji Pracy.

3. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ kontroli, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

4. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.

Art. 36. Wpływy z kar, o których mowa w art. 33 ust. 1, art. 34 ust. 1 i art. 35 ust. 1, nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 8

Przepisy zmieniające

Art. 37. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.¹⁰⁾) wprowadza się następujące zmiany:

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1301, 1692, 1967, 2127, 2180, 2600, 2640 i 2687 oraz z 2023 r. poz. 556, 614 i 852.

- 1) w art. 2 w § 1 w pkt 8 w lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h w brzmieniu:
„h) administracyjnych kar pieniężnych lub grzywien administracyjnych nałożonych na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;
- 2) w art. 5 w § 2a po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 3) w art. 15 w § 3b po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 4) w art. 27 w § 1 w pkt 14 po wyrazach „o której mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 5) w art. 28b w § 1a po wyrazach „o której mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 6) w art. 32a w § 3a po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 7) w art. 35 w § 2a po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 8) w art. 62 w § 5 po wyrazach „o której mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 9) w art. 64c w § 7 po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 10) w art. 64e:
 - a) w § 9 po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
 - b) w § 10 w pkt 2 po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”;
- 11) w art. 166c w § 2 po wyrazach „o których mowa w art. 2 § 1 pkt 8 lit. g” dodaje się wyrazy „oraz h”.

Art. 38. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.¹¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. 2687 i 2745 oraz z 2023 r. poz. 28, 185, 326, 605, 641, 658 i 825.

1) w art. 21:

a) w ust. 1:

- w pkt 16 w części wspólnej wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 13” zastępuje się wyrazami „z zastrzeżeniem ust. 13 i 15c”,
- pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) część przychodów osób, o których mowa w art. 3 ust. 1, przebywających czasowo za granicą i uzyskujących w związku z tym pobytem przychody ze stosunku służbowego, stosunku pracy, pracy nakładczej oraz spółdzielczego stosunku pracy, za każdy dzień pobytu za granicą, w którym podatnik pozostawał w stosunku służbowym, stosunku pracy, pracy nakładczej oraz spółdzielczym stosunku pracy, w kwocie odpowiadającej 30% diety określonej w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, z zastrzeżeniem ust. 15 i 15c;”,
- po pkt 23c dodaje się pkt 23d w brzmieniu:

„23d) przychody ze stosunku pracy oraz umowy zlecenia, o których mowa w art. 13 pkt 8, otrzymane przez kierowcę z tytułu wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie tego stosunku lub tej umowy, w wysokości stanowiącej równowartość 20 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą, przy czym dni pobytu za granicą ustala się zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473, ...), oraz zwrot kosztów:

 - a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wymienionego w art. 1 pkt 1a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców,
 - b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy,
 - c) innych niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do

uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę;”;

2) po ust. 15b dodaje się ust. 15c w brzmieniu:

„15c. Zwolnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 16 i 20, nie mają zastosowania do przychodów otrzymanych przez kierowcę z tytułu wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie stosunku pracy lub umowy zlecenia, o której mowa w art. 13 pkt 8.”.

Art. 39. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w ust. 1a w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym na zasadach określonych w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...).”;
- 2) w art. 4 w pkt 22 w lit. y średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. z w brzmieniu:
„z) ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz.).”;
- 3) w art. 50 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.”;
- 4) w art. 51 w ust. 5 wyrazy „art. 50 pkt 1, 4 i 5” zastępuje się wyrazami „art. 50 pkt 1 i 4–6”;
- 5) w art. 55b w ust. 1 w pkt 13 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 14 w brzmieniu:
„14) Państwowej Inspekcji Pracy”;
- 6) w art. 56:
 - a) w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) zgodnie z przepisami ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.”,
 - b) w ust. 3 w zdaniu drugim wyrazy „o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, 6 i 7” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 1 pkt 1–4 oraz 6–8”.

Art. 40. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w pkt 7 w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) przeciętne wynagrodzenie – prognozowane przeciętne wynagrodzenie miesięczne na dany rok kalendarzowy, ogłoszone w trybie art. 19 ust. 10 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1009, z późn. zm.¹²⁾).”;

2) uchyla się art. 21b;

3) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21, art. 24 pkt 2 oraz art. 26f–26i nie mają zastosowania do kierowców:

1) wykonujących przewozy drogowe:

a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 tony,

b) rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 2,5 tony,

c) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą;

2) prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 Umowy AETR.”;

4) po rozdziale 3a dodaje się rozdział 3b w brzmieniu:

„Rozdział 3b

Zasady wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe

Art. 26f. 1. Kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

2. Do kierowcy, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio, w zakresie ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. 1079, 1115, 1265, 1933, 2185, 2476 i 2707 oraz z 2023 r. poz. 326, 547, 614 i 852.

ubezpieczeń społecznych dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców.

Art. 26g. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych nie wchodzi:

- 1) kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu poza granicami Polski, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia;
- 2) należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów:
 - a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
 - b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy,
 - c) innych niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę.

Art. 26h. 1. Do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 26g, oraz do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, nie zalicza się:

- 1) dni urlopu wypoczynkowego;
- 2) dni choroby;
- 3) okresu korzystania z urlopu bezpłatnego.

2. Jeżeli okres pobytu kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za granicą jest krótszy niż 12 godzin, kwoty, o których mowa w art. 26g i art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ulegają zmniejszeniu:

- 1) do 1/3 w przypadku pobytu do 8 godzin;

2) do 1/2 w przypadku pobytu ponad 8 do 12 godzin.

Art. 26i. W drodze odstępstwa od art. 85 § 1 i 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, wynagrodzenie za pracę kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, uznanego za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. Urz. WE L 18 z 21.01.1997, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 2, str. 431, Dz. Urz. UE L 252 z 19.09.2012, str. 59 oraz Dz. Urz. UE L 173 z 09.07.2018, str. 16), w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na terytorium którego kierowca jest delegowany, może być płatne w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie:

- 1) pierwsza rata, z dołu, nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego:
 - a) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest niższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości co najmniej minimalnego wynagrodzenia za pracę ogłoszonego albo ustalonego na podstawie art. 2 ust. 4 albo ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207),
 - b) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości przeciętnego wynagrodzenia;
- 2) druga rata, z dołu, niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21 dnia następnego miesiąca kalendarzowego.”.

Art. 41. W ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1614) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 10 w ust. 1 po pkt 14a dodaje się pkt 14aa w brzmieniu:
„14aa) wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U.);”;
- 2) w art. 13 po pkt 4 dodaje się pkt 4a i 4b w brzmieniu:
„4a) przewoźnicy drogowi delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz delegowani kierowcy, w zakresie określonym w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym,
4b) przewoźnicy drogowi z państwa trzeciego delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowcy delegowani na terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, w zakresie określonym w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym,”;

- 3) w art. 23 w ust. 1 po pkt 5a dodaje się pkt 5b i 5c w brzmieniu:
 - „5b) żądania od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę lub osoby działającej w jego imieniu informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;
 - 5c) żądania od przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osoby działającej w jego imieniu informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;”.

Art. 42. W ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140 oraz z 2023 r. poz. 641) w art. 2:

- 1) w ust. 1 uchyla się pkt 2;
- 2) uchyla się ust. 2.

Art. 43. W ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2023 r. poz. 324) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 27 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5. Dane i informacje zgromadzone w ewidencji udostępnia się:
 - 1) podmiotom uprawnionym do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym;
 - 2) podmiotowi wydającemu karty;
 - 3) organom administracji miar.”;
- 2) w art. 44 w ust. 3:
 - a) w pkt 1 uchyla się lit. f,
 - b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
 - „1a) w przypadku czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014:
 - a) oświadczenie podmiotu wykonującego przewozy drogowe mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, potwierdzające spełnienie wymagania istnienia stosunku pracy z kierowcą,

- b) kopię świadectwa kierowcy, o którym mowa w art. 32a ustawy o transporcie drogowym, o ile do wykonywanych przez podmiot przewozów drogowych ma zastosowanie 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. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.¹³⁾);”.

Rozdział 9

Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe

Art. 44. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Głównemu Inspektorowi Pracy informację, o której mowa w art. 20 ust. 1, dotyczącą kontroli drogowych przeprowadzonych w 2023 r., do dnia 31 stycznia 2024 r.

Art. 45. W sprawach dotyczących przewozów kabotażowych wszczętych i niezakończonych na podstawie ustawy zmienianej w art. 42, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 46. Przepisy art. 38 stosuje się do dochodów (przychodów) uzyskanych od dnia wejście w życie ustawy.

Art. 47. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 112 z 24.04.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 5, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17.

Załącznik
do ustawy
z dnia
(Dz. U. poz.)

**WYKAZ NARUSZEŃ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 33 UST. 1, WYSOKOŚĆ KARY
PIENIĘŻNEJ ZA POSZCZEGÓLNE NARUSZENIA ORAZ NUMER GRUPY
NARUSZEŃ ORAZ WAGA NARUSZEŃ WSKAZANE W ZAŁĄCZNIKU I DO
ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) 2016/403 OKREŚLA PONIŻSZA TABELA:**

Lp.	Naruszenie	Wysokość kary pieniężnej (w złotych)	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w zał. I do rozporządzenia (UE) 2016/403 (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN najpoważniejsze naruszenie)
1	Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą”, niekompletnych.	2000	14.1 PN

2	Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 ustawy, niezgodnych ze stanem faktycznym.	2000	
3	Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 12 ust. 3 ustawy, niekompletnych lub niezgodnych ze stanem faktycznym.	2000	
4	Niezłożenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania w sposób i w terminie określonych w art. 9 ust. 1 ustawy.	3000	14.2 BPN
5	Niezłożenie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania w sposób i w terminie określonych w art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy.	3000	
6	Wyposażenie kierowcy w przerobioną lub podrobioną kopię zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1 ustawy, albo przerobione lub podrobione potwierdzenie delegowania, o który mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy.	2000	14.3 BPN
7	Niewystawienie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej potwierdzenia delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy,	3000	

	w sposób i w terminie określonych w tych przepisach.		
8	Niezapewnienie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, aby kierowca dysponował kopią zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1 ustawy.	3000	14.5 BPN
9	Niezapewnienie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, aby kierowca dysponował potwierdzeniem delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 2 pkt 1 ustawy.	3000	
10	Nieprzekazanie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokumentacji, o której mowa w art. 9 ust. 4 ustawy, w sposób i w terminie określonych w tym przepisie.	3000	14.6 BPN
11	Nieprzekazanie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokumentacji, o której mowa w art. 14 ustawy, w terminie określonym w tym przepisie.	3000	
12	Nieaktualizowanie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania zgodnie z art. 9 ust. 5 ustawy.	2000	14.7 PN

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania projektowanej ustawy

Potrzeba wydania projektowanej *ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym* wynika z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012* (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49), zwanej dalej „wdrażaną dyrektywą”. Dyrektywa ta stanowi jeden z elementów tzw. Pakietu Mobilności I, w skład którego wchodzi także:

- 1) *rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym* (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17) oraz
- 2) *rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów* (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1).

Pakiet Mobilności I został wydany przede wszystkim w celu udoskonalenia, uporządkowania i harmonizacji przepisów państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie transportu drogowego, w tym w celu ułatwienia poprawy warunków pracy kierowców i warunków prowadzenia działalności przedsiębiorstw transportowych, które mają podstawowe znaczenie dla utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, w którym zostanie zapewniona niedyskryminacja i który będzie przyciągać wykwalifikowanych pracowników.

Natomiast szczegółowym celem wdrażanej dyrektywy (motyw 1) jest utworzenie bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, zapewnienie, z jednej strony, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz, z drugiej strony, odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej

i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym – w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego i potrzeby zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów, odpowiednimi warunkami pracy i ochroną socjalną kierowców.

Projektowana ustawa w zakresie swojej regulacji dokonuje implementacji przede wszystkim przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (art. 1 wdrażanej dyrektywy).

Implementacja wdrażanej dyrektywy do krajowego porządku prawnego, zgodnie z art. 9 ust. 1 tej dyrektywy, powinna była nastąpić nie później niż z dniem 2 lutego 2022 r.

Kwestie objęte projektowaną ustawą nie były dotychczas uregulowane w obowiązujących przepisach. Należy jednakże zwrócić uwagę na przepisy pokrewne, zawarte w ustawie z *dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140, z późn. zm.). Jakkolwiek przepisy tej ustawy częściowo regulują kwestie zbliżone do normowanych niniejszym projektem, z uwagi na istotne odrębności między tymi regulacjami została podjęta decyzja o opracowaniu projektu odrębnej ustawy implementującej wdrażaną dyrektywę. Przepisy *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług* będą miały zastosowanie do stanów faktycznych i prawnych regulowanych niniejszym projektem w ograniczonym zakresie.

II. Informacje szczegółowe

Przepisy ogólne projektowanej ustawy zostały określone w art. 1–6 i mają na celu przede wszystkim ustalenie zakresu zastosowania przepisów tej ustawy oraz siatki terminologicznej, którą projekt się posługuje.

Zakres przedmiotowy projektowanej regulacji obejmuje w szczególności zasady delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kontroli przestrzegania przepisów dotyczących tego delegowania (w tym w ramach kontroli drogowej), realizacji obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców, współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego i Państwową Inspekcją Pracy w zakresie ww. kontroli, współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców w zakresie regulowanym projektowaną ustawą, a także zasady postępowania w sprawach dotyczących wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej

Polskiej i z tego terytorium administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny.

W celu uściślenia zakresu zastosowania projektowanych przepisów projektowana ustawa implementuje do krajowego porządku prawnego szereg wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych od stosowania wprowadzanych regulacji (art. 1 ust. 3–6 wdrażanej dyrektywy). W tym kontekście w szczególności wskazuje się, że przepisy projektowanej ustawy nie będą stosowane do kierowców delegowanych:

- 1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
 - a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej albo agencją wynajmującą personel, który skierował kierowcę do pracodawcy użytkownika,
 - c) z Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012;
- 2) z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
 - a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej,
 - c) na terytorium Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do

wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

Zakres zastosowania projektowanej ustawy jest ponadto doprecyzowany przez wskazanie wyłączeń niektórych rodzajów przewozu drogowego. W konsekwencji za kierowcę delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie będzie się uważać m.in. kierowcy, który:

- 1) wykonuje przejazd tranzytem;
- 2) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób;
- 3) w trakcie przewozu dwustronnego rzeczy wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem że załadunek rzeczy i rozładunek rzeczy nie jest wykonywany na terytorium tego samego państwa członkowskiego;
- 4) po przewozie dwustronnym rzeczy, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonano żadnej dodatkowej czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy, następnie wykonuje przewóz dwustronny rzeczy do państwa członkowskiego siedziby, podczas którego wykonuje dodatkowo maksymalnie dwie czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem że dodatkowe czynności załadunku rzeczy i rozładunku rzeczy nie są wykonywane na terytorium tego samego państwa członkowskiego;
- 5) w trakcie przewozu dwustronnego osób dodatkowo jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem że przewóz osób nie jest wykonywany między dwoma miejscami położonymi na terytorium tego samego państwa członkowskiego; to samo dotyczy przejazdu powrotnego;
- 6) wykonuje przewóz drogowy rzeczy na początkowym lub końcowym odcinku transportu kombinowanego, jeżeli ten odcinek sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych rzeczy.

Ponadto do wyżej wymienionych kategorii kierowców delegowanych, w ograniczonym zakresie, będą miały zastosowanie także przepisy *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r.*

o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Nie ma bowiem potrzeby, aby w tym zakresie powielać w projekcie analogiczne rozwiązania, które już obowiązują na gruncie pokrewnej regulacji ustawowej. Z uwagi na powyższe, po przeprowadzeniu wnikliwej analizy przepisów *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług* zasadne w art. 2 ust. 2 projektu wskazuje się, że przepisy ww. ustawy stosuje się odpowiednio, co oznacza zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego, że normy te mogą być stosowane: bez żadnych zmian do innego zakresu odniesienia, bądź stosowane z pewnymi zmianami, bądź też niestosowane w ogóle do innego zakresu odniesienia, co pozwoli w tym względzie na uwzględnienie specyfiki i praktyki transportu drogowego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2008 r., I CSK 357/07 oraz uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 23 sierpnia 2006 r., III CZP 56/06, OSNC 2007, nr 3, poz. 43).

Ponadto projektodawca określił zakres znaczeniowy poszczególnych, najistotniejszych pojęć, jakimi posługuje się projektowana ustawa (w tzw. słowniczku terminów ustawowych), co służyć ma precyzyjnemu ustaleniu zakresu zastosowania przepisów projektu. Za najistotniejsze w tym kontekście należy uznać wprowadzenie takich pojęć, jak przewoźnik drogowy, przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kierowca delegowany z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego oraz państwo trzecie. Wyodrębnienie na gruncie projektowanych przepisów powyższych kategorii wynika z konieczności precyzyjnego odróżnienia różnych rodzajów delegowania kierowców w transporcie drogowym uzależnionych od państwa siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę, w którym zaczyna się i kończy przewóz (w Rzeczypospolitej Polskiej, w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej albo w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz inne niż państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym).

Dodatkowo w projekcie dokonuje się uściślenia zakresu znaczeniowego poszczególnych rodzajów przewozu drogowego, takich jak przewóz dwustronny rzeczy, przewóz dwustronny osób, przejazd tranzytem, przewóz kabotażowy czy transport kombinowany. Nie we wszystkich bowiem przypadkach przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie.

Ponadto art. 5 projektu wskazuje, że kierowcy, o których mowa w ust. 1, nie są pracownikami delegowanymi w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług*. Proponowany przepis dotyczy kierowców delegowanych z państw trzecich, którzy wykonują przejazd tranzytem albo wykonują przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób. Kierowcy ci nie powinni być uznawani ani za kierowców delegowanych w rozumieniu projektowanej regulacji, ani w rozumieniu przepisów ustawy o pracownikach delegowanych w ramach świadczenia usług. Przepis ten odpowiada treści art. 4 ust. 3 projektu, odnoszącego się do kierowców, tymczasowo skierowanych do pracy na terytorium RP przez przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim.

Rozdział 2 projektu ma na celu zapewnienie ochrony kierowców delegowanych w sektorze transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez określenie warunków zatrudnienia tych kierowców. W projekcie przewiduje się, że przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia przewidziane w art. 4–4b *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług*.

Analogiczna potrzeba zapewnienia odpowiednich warunków zatrudnienia odnosi się do kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego. Zgodnie z projektem również w tym przypadku konieczne będzie zapewnienie tym kierowcom warunków zatrudnienia, o których mowa w wyżej wymienionej ustawie, z zastrzeżeniem art. 139a ust. 3 *ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach* (Dz. U. z 2023 r. poz. 519, z późn. zm.) dotyczącego minimalnego wynagrodzenia cudzoziemca.

Wskazanie w art. 8 ust. 1 projektu, że na potrzeby obliczania okresów delegowania, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 4a ust. 1 i art. 4b ust. 1 *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług*, delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub osób dotyczy tylko i wyłącznie delegowania długoterminowego. Okresy delegowania kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe lub kierowcy go zastępującego nie kumulują się. Zgodnie bowiem z motywem 8 preambuły do dyrektywy (UE) 2020/1057 z uwagi na wysoce mobilny charakter sektora transportu kierowcy nie są co do zasady delegowani do innego państwa członkowskiego na podstawie umów o świadczenie usług na długie okresy, jak ma to niekiedy miejsce w innych sektorach. Projektowany przepis ma na celu wyjaśnienie, w jakich okolicznościach zawarte w dyrektywie

96/71/WE przepisy dotyczące delegowania długoterminowego nie mają zastosowania do takich kierowców.

W przepisach rozdziału 3 przewiduje się, że podstawowym obowiązkiem przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie (poza zapewnieniem delegowanemu kierowcy odpowiednich warunków zatrudnienia) zgłoszenie delegowania tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), zwanym dalej „interfejsem publicznym”. W przepisach rozdziału 5 przewiduje się użycie systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) w celu kontroli ważności zgłoszeń delegowania przez właściwe organy publiczne. System wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), o którym mowa w *rozporządzeniu 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE* (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.), zwany dalej „systemem IMI”, służy ułatwieniu współpracy administracyjnej i pomocy udzielanej sobie wzajemnie przez organy publiczne państw członkowskich, a przez to usprawnieniu funkcjonowania jednolitego rynku. Administratorem systemu IMI jest Komisja Europejska. Przesyłanie danych w IMI podlega systemowi ochrony ustanowionemu przez prawo unijne i wdrażające akty prawa krajowego.

Należy podkreślić, że aby pomóc sektorowi w prawidłowym stosowaniu przepisów dotyczących delegowania kierowców, służby Komisji Europejskiej przygotowały zestawy pytań i odpowiedzi dostępne na stronie Komisji wskazujące „moment rozpoczęcia i zakończenia delegowania” (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/posting-rules_en). Jednolite podejście służb kontrolnych we wszystkich państwach członkowskich ma szczególne znaczenie w kontekście zagrożenia karą pieniężną naruszeń obowiązków wskazanych w przepisach obowiązujących na terytorium całej UE. Przepisy nakładające określone obowiązki na przewoźnika drogowego, których niedopełnienie jest sankcjonowane karą pieniężną, muszą być jednolicie i spójnie stosowane, w szczególności mając na uwadze współpracę odpowiednich organów poszczególnych państw w zakresie ich stosowania, udzielenia wzajemnej pomocy i egzekwowania.

Celem wytycznych Komisji jest przede wszystkim wyjaśnienie i ujednolicenie interpretacji, kiedy zaczyna się i kiedy kończy się delegowanie w różnych scenariuszach operacji transportowych. Są to dokumenty „żywe”, które są uzupełniane na bieżąco w miarę

pojawiających się wątpliwości o dodatkowe kwestie. Szczegółowe wytyczne w powyższym zakresie przyjmowane są w ramach prac Grupy ekspertów ds. delegowania kierowców przy Komisji Europejskiej, w której uczestniczą przedstawiciele właściwych organów państw członkowskich oraz przedstawiciele organizacji reprezentujących branżę transportu drogowego.

Z kolei przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie składał zgłoszenie delegowania kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, a zakres informacji zawieranych w takim zgłoszeniu został określony w art. 9 ust. 2 projektowanej ustawy.

Dodatkowym obowiązkiem ww. przewoźnika będzie zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował określonymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej – co będzie pozwalać na kontrolę przestrzegania wymogów wprowadzanych projektowaną ustawą w trakcie kontroli drogowej.

Proponuje się również doprecyzowanie wskazujące, że dowodami potwierdzającymi wykonywanie przewozów drogowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności w postaci listów przewozowych, dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, odpowiedniego zezwolenia, wypisu z zezwolenia wraz z obowiązującym rozkładem jazdy, formularza jazdy, odpowiedniej decyzji lub kopii umowy na realizowany przewóz, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 2 lit. a–d i g *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.), o ile są wymagane. Proponowane doprecyzowanie dotyczy dokumentów wymaganych w międzynarodowym przewozie osób i rzeczy, których kontrola jest niezbędna dla prawidłowej oceny, czy kontrolowanego kierowcę wykonującego określoną operację transportową uznaje się za delegowanego na terytorium RP w świetle projektowanej regulacji i wytycznych Komisji Europejskiej w tym zakresie.

W celu kontroli, zgodnie z propozycją wyrażoną w art. 9 ust. 5 projektu, przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ma na bieżąco aktualizować zgłoszenia delegowania w interfejsie publicznym połączonym z systemem IMI. W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych spoczywających na przewoźnikach uproszczono proces przesyłania i aktualizowania zgłoszeń delegowania przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI. Dostęp do publicznego interfejsu połączonego z systemem IMI odbywa się z wykorzystaniem

zabezpieczonego konta umożliwiającego upoważnionym użytkownikom zarządzanie zgłoszeniami delegowania i wnioskami o przekazanie dokumentów składanymi przez właściwe organy państwa członkowskiego. Upoważnieni użytkownicy mają możliwość rejestrowania szczegółowych informacji dotyczących przewoźnika, zarządzającego transportem i delegowanych kierowców. Upoważniony użytkownik to osoba działająca w imieniu przewoźnika przy zarządzaniu zgłoszeniami delegowania i odpowiadaniu na wnioski o przekazanie dokumentów ze strony przyjmującego państwa członkowskiego. Mając na uwadze, że zgłoszenia delegowania można składać w publicznym interfejsie maksymalnie na sześć miesięcy, niezbędne jest na bieżąco aktualizowanie tego zgłoszenia, zgodnie z art. 9 ust. 5 projektu.

Przepisy rozdziału 4 projektowanej ustawy określają odpowiednie obowiązki przewoźników drogowych z państw trzecich delegujących kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz obowiązki delegowanych kierowców. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 1 ust. 10 wdrażanej dyrektywy przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części. Projektowana ustawa respektuje tę zasadę. W projektowanych przepisach uwzględniono zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI. Zgłoszenia delegowania będą bowiem składane za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej. Sformułowanie „každorazowo” oznacza, że przewoźnik drogowy ma obowiązek składania zgłoszenia delegowania do Państwowej Inspekcji Pracy i wystawienia potwierdzenia delegowania w postaci papierowej przed rozpoczęciem każdego przewozu, a nie na okres obejmujący np. kilka tygodni. Ma to szczególne znaczenie bowiem przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mają dostępu do interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, a użytkowane przez nich pojazdy nie muszą być wyposażone w najnowsze tachografy inteligentne drugiej generacji, zgodnie ze zmienionymi wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach wchodzących w skład Pakietu Mobilności I, które rejestrują każde przekroczenie granicy i moment załadunku oraz

rozładunku. Wobec powyższego zgłoszenie delegowania i potwierdzenie delegowania powinny zawierać aktualne dane pozwalające na precyzyjne określenie momentu rozpoczęcia i zakończenia delegowania na terytorium RP. W celu uniemożliwienia podrabiania, przerabiania lub wystawiania przez kierowców w trakcie wykonywania przewozu potwierdzenie delegowania, dokument ten ma być sporządzany na komputerze lub maszynowo. Potwierdzenie podpisać ma przewoźnik drogowy oraz kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego.

Przepisy dotyczące delegowania pracowników, zawarte w dyrektywie 96/71/WE, oraz przepisy dotyczące egzekwowania tych przepisów, zawarte w dyrektywie 2014/67/UE, mają zastosowanie do sektora transportu drogowego, z uwzględnieniem przepisów szczególnych określonych w dyrektywie (UE) 2020/1057. Przepisy sektorowe dotyczące delegowania kierowców zostały oparte na istnieniu wystarczającego powiązania między kierowcą a świadczoną usługą oraz terytorium przyjmującego państwa członkowskiego UE. Podobnie odrębnie zostały uregulowane zasady dotyczące egzekwowania tych przepisów, zależnie od stopnia powiązania poszczególnych rodzajów przewozów z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego UE. W zakresie egzekwowania tych przepisów *lex specialis* wprowadza odstępstwa jedynie od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/67/UE. W kwestiach nieuregulowanych w *lex specialis* stosuje się zatem odpowiednio przepisy ogólne.

Mając na względzie powyższe, należy podkreślić, że zakres danych osobowych, o których mowa w art. 12 ust. 3 pkt 2 niniejszego projektu ustawy został podobnie uregulowany do obecnie obowiązujących przepisów przyjętych w *ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług* (por. art. 24 ust. 1 i 2 oraz ust. 3 pkt 6 ww. ustawy). Przepisy tej ustawy mają zastosowanie do transportu drogowego zgodnie wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 1 grudnia 2020 r. w sprawie C-815/18, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi obowiązkami pracodawca delegujący pracownika na terytorium RP wyznacza osobę upoważnioną do pośredniczenia w kontaktach z PIP oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień, która dodatkowo przebywa w okresie delegowania na terytorium RP. Pracodawca delegujący pracownika na terytorium RP najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usługi składa PIP oświadczenie zawierające m.in. dane ww. osoby, obejmujące jej imię i nazwisko, adres, pod którym przebywa, oraz numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym. Ponadto na żądanie PIP ww. osoba niezwłocznie przekazuje PIP dane osoby upoważnionej przez pracodawcę delegującego

pracownika na terytorium RP do reprezentowania go w trakcie kontroli prowadzonej przez PIP. Dane tej osoby obejmują jej imię i nazwisko, adres, pod którym przebywa, oraz numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym. Na uzasadniony wniosek PIP, w związku z prowadzoną kontrolą, ta osoba powinna być dostępna na terytorium RP.

Warto podkreślić, że dane osobowe gromadzone i przetwarzane w ramach powyższych przepisów mogą dotyczyć aż dwóch osób, tj. osoby upoważnionej do pośredniczenia w kontaktach z PIP oraz osoby upoważnionej do reprezentowania pracodawcy w trakcie kontroli. Obie te osoby powinny być dostępne na terytorium RP i wskazać adres, pod którym przebywają. Niniejszy projekt ustawy znosi natomiast bariery administracyjne dotyczące obowiązku dostępności wyznaczonych osób na terytorium RP oraz przechowywania na terytorium RP w postaci papierowej lub elektronicznej dokumentów, o których mowa w art. 25 ust. 1 *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług*.

Nowo projektowane rozwiązania mają na celu minimalizację zbieranych informacji oraz uproszczenie stosowanych procedur. Takie działania nie mogą jednak uniemożliwić zbierania danych niezbędnych PIP do prawidłowego przeprowadzenia czynności kontrolnych. Wskazane w art. 12 ust. 3 pkt 2 projektu ustawy dane umożliwiają bowiem sprawny kontakt z osobą wyznaczoną do kontaktów z PIP oraz upoważnioną do reprezentowania kontrolowanego przewoźnika drogowego. Kontakt telefoniczny lub za pośrednictwem wiadomości elektronicznej umożliwi PIP szybkie i skuteczne uzyskanie koniecznych wyjaśnień, a także przesłanie wymaganych kopii dokumentów. Pozyskane dane będą przetwarzane w sposób nieautomatyzowany zgodnie z obowiązującymi przepisami *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług*.

Zasada minimalizmu gromadzonych danych osobowych nie może stać jednak w sprzeczności z zasadą legalizacji przetwarzania danych, która wynika w tym wypadku bezpośrednio z konieczności wypełnienia obowiązku prawnego wynikającego z implementowanej dyrektywy (UE) 2020/1057. Przewoźnicy unijni stawiają czoła rosnącej konkurencji ze strony przewoźników z państw trzecich. Kluczowe zatem znaczenie ma, aby przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani. Zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie nieczłonkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim UE. Zasada ta ma również zastosowanie w odniesieniu do przepisów szczególnych dotyczących delegowania przewidzianych w dyrektywie (UE) 2020/1057. Zgodnie z unijną regulacją zasada

ta powinna mieć zastosowanie w szczególności, gdy przewoźnicy z państw trzecich wykonują przewozy na podstawie dwustronnych lub wielostronnych umów przyznających dostęp do rynku Unii.

Z uwagi na obecnie stosowaną praktykę PIP w zakresie kontroli pracodawców delegujących swoich pracowników na terytorium RP oraz po szczegółowym zbadaniu całokształtu okoliczności gromadzenia i przetwarzania danych osobowych, Zespół do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców podjął decyzję o utrzymaniu tożsamyh do obecnie obowiązujących rozwiązań w ww. zakresie. Gromadzenie i przetwarzanie przez PIP danych w postaci zarówno adresu e-mail, jak i numeru telefonu, nawet gdy polskie prawo nie przewiduje obowiązku posiadania tego rodzaju danych, jest uzasadnione i znacząco wpływa na szybkość kontaktu z kontrolowanym pracodawcą, co ma szczególne znaczenie w przypadku krótkoterminowego delegowania kierowców. Zakres gromadzenia powyższych danych osobowych pod kątem testu prywatności i testu równowagi został zrównany z zakresem danych gromadzonych na podstawie dotychczas obowiązującej ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, w tym w zakresie oceny skutków dla ochrony danych w związku z przyjmowaniem podstawy prawnej przetwarzania ww. danych osobowych. W związku z powyższym, nie mając wątpliwości co do prawidłowości przetwarzania i ochrony danych podczas obecnie przeprowadzanych czynności kontrolnych przez PIP, nie było potrzeby przeprowadzenia odrębnych testów ani odrębnej oceny, uznając obecnie obowiązujące przepisy za zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679.

Powyższe podejście potwierdza zasada, zgodnie z którą PIP kontroluje prawidłowość delegowania lub warunki zatrudnienia kierowcy delegowanego na terytorium RP, zgodnie z art. 14 i art. 15 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, uwzględniając jedynie dane i informacje, o których mowa w projektowanej ustawie. Wykorzystując dotychczasowe doświadczenia i praktykę stosowania prawa, przyjęto zatem w obu regulacjach podobne rozwiązania w zakresie gromadzenia i przetwarzania danych osobowych, z uwzględnieniem *lex specialis* w zakresie delegowania kierowców z innego państwa członkowskiego UE w sektorze transportu drogowego.

Zgodnie z powyższym oraz z zasadami dotyczącymi przetwarzania danych osobowych wymienionymi w art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679, zakres danych dotyczących osoby uprawnionej do reprezentowania przewoźnika drogowego na terytorium RP, wskazany w projektowanym art. 12 ust. 3 pkt 2, jest ograniczony do tego, co jest niezbędne do celów, w których jest przetwarzany zgodnie z zasadą minimalizacji danych, ich prawidłowości oraz

zgodności z prawem. Zgodnie z powyższym cel pozyskiwania ww. danych wynika z faktu, że zgodnie z art. 1 ust. 10 wdrażanej dyrektywy (UE) 2020/1057 przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim UE.

Ponadto zgodnie z tą zasadą oraz uwzględniając obecny brak dostępu przewoźników z państw trzecich do interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, niezbędne jest pozyskanie danych umożliwiających PIP bezpośredni kontakt z odpowiednio upoważnionym przedstawicielem przedsiębiorstwa delegującego kierowcę na terytorium RP. Wszelkie dokumenty i informacje, do których powinny mieć dostęp służby kontrolne PIP, mają na celu potwierdzenie czy kierowcy delegowanemu na terytorium RP zapewniono odpowiednie warunki zatrudnienia, wynikające z Kodeksu pracy i innych przepisów regulujących prawa i obowiązki pracowników, na poziomie nie mniej korzystnym niż wskazują ww. regulacje prawne (m.in. dotyczące wynagrodzenia za pracę, wymaganej liczby godzin odpoczynku dobowego i tygodniowego, bezpieczeństwa i higieny pracy), których przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium RP zobowiązany jest przestrzegać.

Warto podkreślić, że takie rozwiązania będą obowiązywać do czasu, gdy na podstawie umowy międzynarodowej przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium RP będzie miał możliwość złożenia zgłoszenia delegowania przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, zgodnie z art. 23 ust. 6 projektu ustawy. Zmiana umów międzynarodowych jest jednak procesem długotrwałym i wymagającym wypracowania rozwiązań możliwych do zaakceptowania przez wszystkie strony tej umowy, dlatego też jest niezbędne przyjęcie wyżej omówionych przepisów, które będą obowiązywały czasowo.

W zakresie określenia okresu retencji danych w zakresie danych zawartych w zgłoszeniu delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego uzasadnione jest przyjęcie w projekcie ustawy 24-miesięcznego okresu przechowywanych danych z wyłączeniem wszczętych i niezakończonych postępowań. Podobne rozwiązania w zakresie przechowywania danych i usuwania ich, gdy dane te nie są już potrzebne do celów, do których zostały zgromadzone i przetworzone, zostały przyjęte w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/2179, które szczegółowo reguluje zasady funkcjonowania publicznego interfejsu połączonego z systemem IMI. Docelowo, po odpowiedniej zmianie umów międzynarodowych, rozwiązania te będą mogły mieć zastosowanie także do przewoźników drogowych z państw trzecich. Przetwarzanie danych osobowych za

pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z systemem IMI odbywa się zgodnie z przepisami unijnymi w zakresie ochrony danych osobowych, a dane usuwane są automatycznie. Ponadto do wszelkiego przetwarzania danych osobowych na podstawie ww. unijnej regulacji stosuje się rozporządzenie (UE) 2018/1725. Powyższe przepisy były także skonsultowane z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych.

Przepisy rozdziału 5 projektowanej ustawy w szczególności określają zakres obowiązków organów przeprowadzających kontrolę delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Wskazują one m.in. sposób przeprowadzania kontroli na drodze oraz zakres tej kontroli. Do przeprowadzania przedmiotowej kontroli projektowana ustawa upoważnia Inspekcję Transportu Drogowego, a w odpowiednim zakresie włączana w nią będzie również Państwowa Inspekcja Pracy – w szczególności w przypadku gdy podczas kontroli drogowej, kierowca nie okaże kopii zgłoszenia delegowania albo potwierdzenia zgłoszenia. Państwowa Inspekcja Pracy będzie także kontrolować warunki zatrudnienia delegowanych kierowców.

Wprowadzenie zakazu określonego w art. 16 projektu odnoszącego się do wyposażania kierowcy w przerobione lub podrobione potwierdzenie delegowania wdraża sankcję określoną w grupie naruszeń dyrektywy (UE) 2020/1057 (pozycja 14.3) rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, zmienionego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego. Mając na uwadze, że w normie prawnej wyróżnia się trzy części składowe: hipotezę, dyspozycję i sankcję, niezbędne było zatem wprowadzenie przepisu określającego hipotezę tej normy w zakresie jej adresata oraz warunki lub okoliczności, w których temu adresatowi jest coś nakazane, zakazane lub dozwolone czynić.

Ponadto, mając na uwadze, że inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, na warunkach i w trybie określonych w przepisach *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* stosowane będą w odpowiednim zakresie protokoły kontroli oraz pokwitowanie poboru kaucji, stosowane przez osoby uprawnione do przeprowadzania kontroli drogowej, określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 2–4 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*.

Do przyjmowania wniosków o wzajemną pomoc w sprawach dotyczących kontroli warunków zatrudnienia kierowców delegowanych od organów innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego projektowana ustawa upoważnia Państwową Inspekcję Pracy (rozdział 6 projektu). Jednocześnie w art. 29 projektu określono procedurę występowania za pośrednictwem systemu IMI z wnioskiem o powiadomienie o decyzji administracyjnej w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do właściwego organu państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, którego dotyczy ta decyzja oraz z wnioskiem o egzekucję takiej kary pieniężnej.

W celu należytego i skutecznego egzekwowania przepisów projektowanej ustawy konieczne jest określenie odpowiednich sankcji nakładanych przez organy państwowe w przypadku naruszenia poszczególnych regulacji tej ustawy. Kwestie te zostały określone w przepisach rozdziału 7 projektowanej ustawy. W tym kontekście zauważyć należy, że projektowane przepisy wprost wskazują, że wpływy z kar nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy stanowią dochód budżetu państwa. Ustanowienie analogicznej regulacji w stosunku do wpływów z kar nakładanych przez Inspekcję Transportu Drogowego jest natomiast zbędne, gdyż wynika ona już z art. 56 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą. Regulacja ta przewiduje, że inspektor Inspekcji Transportu Drogowego będzie miał prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych oraz grzywnien w drodze mandatów karnych również zgodnie z przepisami projektowanej ustawy, zaś wpływy z tych kar będą stanowiły wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w *ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464) (art. 56 ust. 4 w związku z ust. 1 pkt 8 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą).

Zgodnie z art. 32 ust. 1 i 2 kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonujący przewóz drogowy, w przypadku nieokazania w trakcie kontroli drogowej kopii zgłoszenia delegowania albo odpowiednio potwierdzenia delegowania, podlega karze grzywny w wysokości 500 zł. Należy podkreślić, że prawo do nakładania i ewentualnie pobierania ww. kary grzywny w drodze mandatu karnego przysługuje tylko inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego, a nie wszystkim podmiotom uprawnionym do kontroli dokumentów okazywanych przez kierowcę na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 *ustawy z dnia 6 września 2001 r.*

o transporcie drogowym. Z jednej strony kierowca ma być zaopatrzony przez przewoźnika w odpowiednie dokumenty (wyszczególnione w art. 9 ust. 3 albo art. 12 ust. 2 projektu) oraz ma je posiadać w pojeździe i okazywać na żądanie uprawnionych organów (odpowiednio art. 10 albo art. 13), ale odpowiedzialność przewidzianą w art. 32 ponosi tylko za brak kopii zgłoszenia delegowania albo potwierdzenia delegowania. Mając na uwadze potrzebę uniknięcia podwójnego karania za to samo naruszenie w przypadku braku (nieokazania podczas kontroli) pozostałych dokumentów, kierowca będzie ponosił odpowiedzialność przewidzianą w *ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*. W istocie bowiem dokumenty związane z wykonywaniem transportu oraz zapisy z tachografu, łącznie z naniesionymi symbolami państw członkowskich (o ile jest to wymagane) są tymi samymi dokumentami, których wymaga się od kierowcy na podstawie art. 87 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*.

Ponadto z uwagi na powyższe należy podkreślić, że wysokość kary grzywny określona na 500 zł, w przypadku nieokazania w trakcie kontroli drogowej kopii zgłoszenia delegowania albo odpowiednio potwierdzenia delegowania, zgodna jest z tożsamą sankcją za niewyposażenie kierowcy w inny dokument, o którym mowa w art. 87 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, wymagany w związku z realizowanym przewozem (500 zł za każdy dokument). Powyższe naruszenie zostało wskazane w załączniku nr 1 do ww. ustawy, lp. 1.7. Bez uszczerbku dla regulacji dotyczących kontroli przestrzegania przepisów o delegowaniu kierowców, sankcja za niewyposażenie kierowcy w kopię zgłoszenia delegowania albo odpowiednio potwierdzenia delegowania powinna podlegać tym samym zasadom dotyczącym określania jej wysokości, tak jak dokumenty, o których mowa w art. 87 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*. Podczas kontroli drogowej inspektor Inspekcji Transportu Drogowego będzie mógł w sposób jasny i przejrzysty nałożyć karę za brak wszystkich dokumentów wymienionych w art. 9 ust. 3 albo art. 12 ust. 2 projektu. W pełni uzasadnione jest bowiem zachowanie w tym zakresie spójności regulacji polegającego na wskazaniu sztywnej wysokości grzywny i odstępnie od zasady określonej w art. 24 § 1 *ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2151, z późn. zm.), zgodnie z którą grzywnę wymierza się w wysokości od 20 do 5000 zł, chyba że ustawa stanowi inaczej. Warto także podkreślić, że kary za nieokazanie w trakcie kontroli drogowej kopii zgłoszenia delegowania albo odpowiednio potwierdzenia delegowania mogą być nakładane tylko na kierowców delegowanych z innych państw członkowskich UE albo państw trzecich. Kontrole drogowe wykonuje się jednak bez dyskryminacji ze względu na kraj rejestracji pojazdu, kraj zamieszkania kierowcy, kraj siedziby przedsiębiorstwa, początkowy i docelowy

punkt podróży, rodzaj tachografu – analogowy lub cyfrowy. Takie jednolite podejście do wysokości kar w zakresie dokumentów, które kierowca jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać w odpowiednich przypadkach podczas wykonywania przewozu drogowego zgodne jest również z ww. zasadą niedyskryminowania podmiotów podlegających kontroli.

Wskazanie, że naruszenie, o którym mowa w art. 32 ust. 1, wypełnia znamiona grupy naruszeń nr 14.4 oraz stanowi bardzo poważne naruszenie (BPN), zgodnie z wagą naruszeń, wskazanych w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 ma na celu doprecyzowanie, że powyższa norma ma na celu dostosowanie polskich przepisów do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2016/403. Podobny charakter ma art. 33 ust. 2 projektowanej ustawy.

Zgodnie z art. 33 projektowanej regulacji przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w ustawie podlegają karze pieniężnej w wysokości od 2000 zł do 3000 zł za każde naruszenie. Wykaz tych naruszeń wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia oraz numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 określa załącznik do niniejszego projektu ustawy. Doprecyzowanie w lp. 8 i 9, że wskazane tam sankcje dotyczą tylko nieokazania w trakcie kontroli drogowej kopii zgłoszenia delegowania albo odpowiednio potwierdzenia delegowania wyklucza bowiem podwójne karanie za to samo naruszenie, albowiem za niezapewnienie dysponowania przez kierowcę wszystkimi innymi rodzajami dokumentów wymienionych w art. 9 ust. 3 albo 12 ust. 2, wymagane jest także na mocy art. 87 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*. W ust. 3 tego artykułu ustawodawca zobowiązał przedsiębiorcę do wyposażenia kierowcy wykonującego m.in. transport drogowy w wymagane dokumenty związane z wykonywaniem transportu, w tym w zapisy tachografów. Za niedopełnienie tego obowiązku przewoźnik podlega odpowiedzialności za delikt administracyjny określony w art. 92a ust. 1 w związku z lp. 1.12 załącznika nr 3 do *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, za który przewidziano karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dokument.

W art. 33 ust. 4 projektu ustawy określa się, że decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia lub doręczenia powiadomienia o decyzji, w trybie określonym w art. 29 ust. 1, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Sformułowanie dotyczące „doręczenia powiadomienia o decyzji, w trybie określonym w art. 29 ust. 1”, odnosi się do przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia decyzji administracyjnej o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej zgodnie z przepisami regulującymi doręczenie takiego dokumentu. W takiej sytuacji organ wnioskujący, który wydał tę decyzję, występuje za pośrednictwem systemu IMI wnioskiem o powiadomienie o decyzji administracyjnej w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej.

W rozdziale 8 zawarto przepisy zmieniające inne akty ustawowe związane z koniecznością dostosowania obecnie obowiązujących regulacji do projektowanej ustawy.

Zmiany mają charakter wynikowy i wprowadzane są w zakresie *ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji* (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.), *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, *ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1614) oraz *ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140, z późn. zm.).

Ponadto proponuje się zmianę *ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.) oraz *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473) przez wprowadzenie rozwiązań mających na celu w szczególności uproszczenie systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym, zgodnie ze zgłoszonymi uwagami w ramach konsultacji publicznych.

Zmiana zasad wynagradzania kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym, przez odejście od modelu opartego na podróży służbowej kierowców, została wprowadzona od 2 lutego 2022 r. na skutek wejścia w życie przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, wchodzącej w skład tzw. Pakietu Mobilności I.

Ww. zasady wynagradzania kierowców zostały wprowadzone w Polsce przepisami ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2022 poz. 209), który to akt prawny w głównej części wdrażał przepisy Pakietu Mobilności I, tak aby dostosować krajowe przepisy

do regulacji UE dotyczących delegowania kierowców. Unijne przepisy wprowadziły bowiem brak możliwości wliczania do wynagrodzenia kierowcy wcześniej wypłacanych nieopodatkowanych i nieoskładkowanych diet i ryczałtów za nocleg w określonych przewozach międzynarodowych, co spowodowało nagły i znaczny wzrost obciążeń publicznoprawnych związanych z wypłacaniem wynagrodzenia tej grupie zawodowej.

Należy jednak zauważyć, że powyższe przepisy nie uwzględniają specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym, ponieważ odwołują się w zakresie wysokości diet za dobę podróży w poszczególnym państwie, będących podstawą ustalania wymiaru podatku dochodowego od osób fizycznych oraz składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe, do przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U. poz. 167, z późn. zm.). Powyższe normy należy uznać za nieadekwatne, nieprzejrzyste, trudne do stosowania zarówno dla kierowców jak i przedsiębiorców oraz generujące nieuzasadnione i nieprzewidywalne koszty zatrudnienia, a także dodatkowe koszty związane ze skomplikowaną obsługą administracyjną w zakresie określenia wysokości tych należności.

Takie rozwiązanie, nieuwzględniające szczególnego charakteru wykonywanej przez kierowców pracy, było już przedmiotem rozstrzygnięcia Trybunału Konstytucyjnego w wyroku z 24 listopada 2016 r., w sprawie K11/15. Należy podkreślić, że Trybunał orzekł wówczas niezgodność art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, dotyczącego należności za podróże służbowe kierowców w transporcie międzynarodowym rzeczy, z art. 2 Konstytucji RP, zgodnie z którym Rzeczpospolita Polska jest demokratycznym państwem prawnym, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej.

Zgodnie z ww. wyrokiem Trybunału, w sprawie K11/15, potraktowanie w sposób identyczny podmiotów nierównych, tj. np. pracowników sektora administracji publicznej i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców, należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości.

W ocenie Trybunału, stosowanie przepisów ogólnych dotyczących m.in. wysokości należności przysługujących z tytułu podróży służbowej, określonych na podstawie art. 77⁵ § 3–5 Kodeksu pracy i wydanego zgodnie z art. 77⁵ § 2 Kodeksu pracy aktu wykonawczego, do każdego wykonanego przez kierowcę przewozu w transporcie, jest sprzeczne z *ratio legis* tych przepisów i świadczy o nieadekwatności przyjętego środka w stosunku do regulowanej

dziedziny. Należy podkreślić, że takie rozwiązanie jest obecnie przyjęte w nowelizowanych przepisach ustawy o czasie pracy kierowców.

Za prawidłowe Trybunał uznał uwzględnianie specyfiki wykonywania zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym w kontekście poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet. Nie zostało to jednak uwzględnione w obecnie obowiązujących od 2 lutego 2022 r. przepisach, w których brakuje regulacji adekwatnych do wykonywanej przez kierowców pracy. W tym zakresie przyjęte jest bowiem błędnie odesłanie w zakresie ustalania warunków i wysokości należności przysługujących tej grupie zawodowej do ogólnych przepisów dotyczących pracowników sfery budżetowej (rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. poz. 1991)).

Warto przypomnieć, że w swoim wyroku Trybunał Konstytucyjny rozstrzygnął, że jeżeli ze względu na charakter wykonywanej pracy uznaje się, że istnieje potrzeba odrębnej, szczególnej względem przepisów ogólnych regulacji, takich jak Kodeks pracy, w odniesieniu do konkretnej kategorii pracowników (kierowców w transporcie międzynarodowym), to ustanowienie tych przepisów powinno mieć charakter adekwatny do specyfiki wykonywanej przez nich pracy. Celem ustanowienia norm o charakterze *lex specialis* jest bowiem konieczność odmiennego od zasad ogólnych, bardziej odpowiedniego dla danego obszaru stosunków społecznych uregulowania prawnego wynikającego ze specyfiki tych stosunków. Ustanawianie przepisów o charakterze *lex specialis* samo w sobie musi uwzględniać specyfikę regulowanej dziedziny, inaczej bowiem nie ma podstaw do odstąpienia od zasad ogólnych, a działanie ustawodawcy może zostać uznane za nieracjonalne.

W ocenie Trybunału, uregulowanie należności związanych z wykonywaniem pracy przez kierowców wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Trybunał orzekł też, że wcześniejsze rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należało uznać za pozorne. Sposób ukształtowania należności dla kierowców wynikał bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Dlatego też niezbędne było ponowne szczegółowe przeanalizowanie szczególnego charakteru pracy kierowców oraz wysokiego poziomu ich mobilności, który wpływa na brak możliwości bezpośredniego stosowania w tym zakresie rozwiązań

kodeksowych oraz szeregu innych wymogów administracyjnych i ogólnych norm prawa pracy. Z tego też względu na terytorium całej Unii Europejskiej obowiązują szczególne zasady dotyczące poszczególnych aspektów pracy kierowców związanych m.in. z normami czasu pracy tej grupy zawodowej oraz odrębne zasady delegowania kierowców.

Powyższe względy praktyczne, związane ze specyfiką pracy tej grupy zawodowej, w wielu aspektach wyraźnie wpływają na normatywnie określony zakres aktów prawnych Unii Europejskiej. Mając na celu poprawę warunków pracy kierowców oraz zapewnienie uczciwej konkurencji między poszczególnymi przewoźnikami i równowagi między ochroną socjalną kierowców a swobodą świadczenia usług transgranicznych, przepisy dotyczące transportu drogowego i pracowników zatrudnionych w tej branży dążą jednocześnie do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Cechą charakterystyczną pracy kierowców jest ich wysoka mobilność związana często z wieloetapowym i międzynarodowym charakterem wykonywanych operacji transportowych, wymianą załóg kierowców oraz nieprzewidywalnością podejmowanych zadań, wynikającą np. z wykonywania usług przewozowych będących następstwem transportu międzynarodowego w ramach kabotażu. Taka organizacja czasu pracy kierowców pozwala ograniczyć liczbę tzw. „pustych przejazdów”, czyli bez ładunku, oraz efektywniej wykorzystywać ich czas pracy w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, co wiąże się jednak bezpośrednio z przekazywaniem od pracodawcy na bieżąco lub z krótkim wyprzedzeniem czasowym informacji na temat kolejnych zleceń.

Z uwagi na powyższe kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe podczas jednego dnia może pracować nawet w kilku państwach. Poważne trudności budzi prawidłowe ustalenie wysokości podstawy wymiaru podatku dochodowego od osób fizycznych – na podstawie przepisów dotyczących osób zatrudnionych w kraju i przebywających czasowo za granicą, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, jak również podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe – na podstawie przepisów wydanych zgodnie z art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1009, z późn. zm.) dotyczących pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców. Powyższe przepisy nie uwzględniają bowiem specyfiki pracy kierowcy.

Warunki i specyfika pracy kierowców są w oczywisty sposób nieporównywalne z warunkami i specyfiką pracy w innych zawodach. Analizując zatem orzecznictwo Trybunału

Konstytucyjnego, zasadne jest uznanie za wadliwe zastosowanie odesłań do przepisów ogólnych, w sytuacji, kiedy specyfika pracy zawodu kierowcy w transporcie międzynarodowym wymagałaby stworzenia w samej ustawie o czasie pracy kierowcy regulacji szczególnej, określającej zasady ustalania należności przysługujących tej szczególnej grupie zawodowej.

Przepisy ustawy o czasie pracy kierowców stanowią szczególną regulację w stosunku do ogólnych przepisów indywidualnego prawa pracy, a zatem zgodnie z generalną zasadą *lex specialis derogat legi generali*, mają pierwszeństwo wobec regulacji kodeksowych i odpowiednich aktów wykonawczych. Kodeks pracy ma do nich zastosowanie posiłkowo w zakresie w nich nieuregulowanym.

Mając na uwadze liczne postulaty organizacji reprezentujących przewoźników drogowych zwracających się do Rządu RP o przyjęcie pakietu osłonowego dla polskich przedsiębiorców, m.in. w zakresie uproszczenia obowiązujących od 2 lutego br. zmienionych zasad wynagradzania kierowców, w tym zawieszenia części składek odprowadzanych do ZUS, wprowadzenia okresu przejściowego w ww. rozliczeniach, a także innych działań, np. związanych z przyznaniem dopłat lub rekompensat, dofinansowaniem do szkoleń kierowców, zwrotem opłaty za paliwo i akcyzy zawartej w cenie paliwa, niezbędne jest podjęcie działań, które choć w części uwzględniałyby powyższe postulaty, przy jak najmniejszych konsekwencjach finansowych dla budżetu państwa.

Należy podkreślić, że zbrojna agresja Rosji na Ukrainę wywołała wiele negatywnych zjawisk gospodarczych o globalnym zasięgu. W przypadku Polski, istotnym problemem dla branży transportowej stał się odpływ pracowników zatrudnionych w tej branży, wzrost i wahania cen paliw, przestoje na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej z Ukrainą, co wpływa na utrudnienia w zapewnieniu płynności w wykonywaniu przewozów w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym. Konflikt zbrojny w Ukrainie, jego zasięg oraz transgraniczne, gospodarcze skutki są zjawiskiem, którego nie można było przewidzieć i mu zapobiec.

Pojawienie się w 2020 r. pandemii COVID-19, wejście w życie regulacji unijnych zawartych w Pakiecie Mobilności I, a także rosyjska agresja zbrojna na terytorium Ukrainy zmieniły relacje gospodarcze w Europie i wpłynęły negatywnie na transport drogowy. Mimo że Polska zachowuje pozycję lidera na europejskim rynku przewozów drogowych, to polscy przewoźnicy borykają się z licznymi problemami, a jednym z najbardziej dotkliwych jest brak wykwalifikowanych nowych pracowników, wysoki średni wiek kierowców, którzy w bliskiej

perspektywie czasowej będą przechodzić na emeryturę, a także niewystarczające zainteresowanie młodych ludzi podejmowaniem pracy w zawodzie kierowcy. Powyższy stan ma wiele złożonych przyczyn, od ekonomicznych po zdrowotne i społeczne, związane z uciążliwym trybem życia „w trasie”, starzejące się społeczeństwo, migracje i malejącą populację. Należy także podkreślić, że dynamiczny wzrost transportu drogowego prowadzi również do stale pogłębiającego się niedoboru kierowców na rynku pracy, a wybuch wojny w Ukrainie jeszcze bardziej pogłębił istniejące już wcześniej problemy.

Warto także wskazać, że spowolnienie gospodarcze, a nawet ryzyko recesji gospodarek niektórych państw członkowskich w największym stopniu może uderzyć w kondycję polskich przewoźników drogowych, zważywszy na istotny ich udział w unijnym rynku transportowym. Według danych Eurostatu w 2020 r. udział polskich przewoźników drogowych pod względem transportu w przeliczeniu na tonokilometry wyniósł 19,7% w odniesieniu do transportu ogółem zrealizowanego w całej Unii Europejskiej.

W odpowiedzi na szereg czynników realnie wpływających na znaczące pogorszenie kondycji branży transportu drogowego w Polsce, związanych m.in. z ograniczaniem negatywnych skutków Pakietu Mobilności I oraz zbrojną agresją na Ukrainę, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało propozycje zmian *ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych* oraz *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców* mające na celu zmniejszenie kosztów obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w przedsiębiorstwach transportowych, co ma szczególne znaczenie w przypadku kierowców delegowanych. Proponowane rozwiązania pozytywnie wpłyną na utrzymanie konkurencyjności polskich przedsiębiorców na rynku europejskim, przejrzystość i pewność prawa, a tym samym kształtowanie zaufania między partnerami społecznymi a Rządem RP oraz będą stanowić ważną formę wsparcia tej branży w obliczu trudnych i zmienny warunków wykonywania przewozów na rynku międzynarodowym.

Przedmiotowy projekt ustawy, wprowadzając rozwiązania w zakresie delegowania kierowców na terytorium RP, ma celu przede wszystkim ochronę polskiego rynku przewozów drogowych przed nieuczciwą konkurencją przewoźników z innych państw członkowskich oraz spoza UE, poprawiając jednocześnie sytuacją polskich przewoźników delegujących swoich kierowców za granicę. Wszelkie działania mające na celu wsparcie kierowców podejmujących pracę w tym zawodzie oraz przewoźników drogowych głęboko wpisują się w działania Rządu RP na rzecz polskiej branży transportu drogowego.

Z uwagi na fakt, że kierowca wykonujący międzynarodowy transport drogowy jest tzw. pracownikiem wysoko mobilnym i może przebywać w trakcie jednej doby w więcej niż jednym państwie, może to spowodować utrudnienia w naliczaniu prawidłowej wysokości składek do ZUS-u i zaliczek na PIT oraz znacznie utrudnić planowanie budżetu na wynagrodzenia w przedsiębiorstwie transportowym. Jednocześnie warto zaznaczyć, że w praktyce, z uwagi na specyfikę branży międzynarodowego transportu drogowego, trudno określić liczbę dni, w których poszczególni pracownicy będą wykonywać pracę w jednym z kilkudziesięciu państw, do których wykonywane są przewozy drogowe.

Mając powyższe na uwadze proponuje się zmianę zasad w zakresie systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym mającą na celu zapewnienie przewoźnikom większej przewidywalności ponoszonych kosztów pracy oraz równe traktowanie i brak dyskryminacji wszystkich kierowców, niezależnie od przydzielanych kierowcom zadań i kierunków destynacji wykonywanych przez nich przewozów. Przedmiotowe rozwiązania mają na celu ujednoczenie systemu naliczania podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe i wypadkowe) oraz wysokości zaliczki na podatek dochodowy kierowców.

Istotę ujednoczonej stawki diety zagranicznej należy rozumieć jako wprowadzenie tzw. „wirtualnej diety”, która ułatwiłaby sposób rozliczania ulg w zakresie naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym.

Proponuje się zatem, aby w przypadku kierowców zatrudnionych w Polsce i wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne nie wchodziła kwota stanowiąca równowartość 60,00 EUR za każdy dzień pobytu poza granicami Polski. Oznacza to, że po osiągnięciu przez kierowcę wynagrodzenia brutto w wysokości 6 935,00 zł, pracodawca będzie mógł obniżyć wymiar składki na ubezpieczenie społeczne o 60,00 EUR za każdy dzień pobytu tego kierowcy poza granicami Polski. Obecnie wysokości „wirtualnych diet” różnią się między państwami i wynoszą np. w Niemczech 49,00 EUR, we Francji 55,00 EUR, w Czechach 41,00 EUR, na Słowacji 47,00 EUR. Takie zróżnicowanie generuje dodatkowe koszty związane ze skomplikowaną obsługą tych rozliczeń. Jeżeli kierowca nie osiągnie wynagrodzenia brutto w wysokości 6 935,00 zł, nie będą miały zastosowania ww. odliczenia. Ministerstwo Infrastruktury zatem nie wprowadza płacy minimalnej dla kierowców

i obowiązują ogólne zasady. Ponadto proponuje się, aby wolna od podatku PIT była część przychodów kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe uzyskiwanych ze stosunku pracy lub umowy zlecenia, za każdy dzień pobytu zagranicą w wysokości stanowiącej równowartość 20 euro, licząc od pierwszego dnia tego pobytu. Obecnie wysokość tej kwoty jest zmienna i uzależniona od kraju, w którym kierowca wykonuje przewozy i wynosi 30% diety odliczanej od składek ZUS.

Dodatkowo w przypadku kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne i zaliczki na podatek PIT nie będą wchodziły należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów, m.in. noclegu w przypadku tygodniowego regularnego okresu odpoczynku, którego kierowca nie może odbierać w pojeździe, podróży środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy do miejsca, w którym kierowca rozpocznie przewóz oraz innych niezbędnych udokumentowanych wydatków.

Należy zauważyć, że pracodawca zgodnie z właściwymi przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 jest zobowiązany m.in. do zapewnienia kierowcom możliwości powrotu do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa. Służby Komisji Europejskiej podkreśliły, że jeżeli kierowca kończy swój okres pracy w jednym z dwóch miejsc powrotu, które może wybrać, lub w pobliżu jednego z tych miejsc, pracodawca nie ponosi żadnych dodatkowych kosztów podróży, niemniej w przypadku gdy okres pracy poprzedzający powrót do jednego z tych dwóch miejsc kończy się w miejscu oddalonym od wybranego miejsca powrotu, zobowiązanie pracodawcy do zorganizowania powrotu kierowców obejmuje odpowiedzialność finansową na pokrycie kosztów podróży. W tym miejscu warto także wskazać, że z art. 8 ust. 8 akapit drugi ww. rozporządzenia wynika obowiązek zwrotu kosztów zakwaterowania kierowcy poza pojazdem i na pracodawcy ciąży obowiązek pokrycia wszelkich kosztów zakwaterowania kierowcy poza pojazdem. Tym samym konieczne jest zapewnienie możliwości przedsiębiorcom transportowym odliczania kosztów z tym związanych.

Dodatkowo mając na uwadze utrudnienia związane z dostępem do danych rejestrowanych przez tachograf mające wpływ na określenie wysokości wynagrodzenia należnego za pracę kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, uznanego za pracownika delegowanego w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na terytorium którego kierowca jest delegowany, proponuje się, aby w drodze odstępstwa od art. 85 § 1 i 2 *ustawy z dnia 26*

czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, z późn. zm.), wynagrodzenie w tym przypadku mogło być płatne w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie:

- 1) pierwsza rata, z dołu, nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego:
 - a) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest niższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości co najmniej minimalnego wynagrodzenia za pracę ogłoszonego albo ustalonego na podstawie art. 2 ust. 4 albo ust. 5 *ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę* (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207),
 - b) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości przeciętnego wynagrodzenia;
- 2) druga rata, z dołu, niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21 dnia następnego miesiąca kalendarzowego.

Z uwagi na specyfikę pracy kierowców uznanych za pracowników delegowanych niezbędne jest także wprowadzenia odstępstwa od art. 85 § 1 i 2 *ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy*, aby wynagrodzenie kierowców delegowanych mogło być płatne w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie. Zgodnie z projektowanymi przepisami pierwsza rata, z dołu, wypłacana byłaby nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego, zatem zachowana zostałaby alimentacyjna funkcja wynagrodzenia. Z kolei druga rata, z dołu, wypłacana byłaby niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21 dnia miesiąca kalendarzowego. Prawidłowe wyliczenie należnego wynagrodzenia niewątpliwie utrudnia wysoka mobilność kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe na terytorium Unii, jak również wymuszony przepisami dyrektywy (UE) 2020/1057 podział konkretnych przewozów drogowych na te objęte, jak i wyłączone spod zasad delegowania. Zapewnienie większej elastyczności w tym względzie jest niezbędne, w szczególności biorąc pod uwagę strukturę przewozów drogowych rzeczy wykonywanych przez przedsiębiorców transportowych mających siedzibę na terytorium Polski z podziałem na transport krajowy i międzynarodowy UE.

Konkretne propozycje zmiany *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców* dotyczą zasady liczenia dni pobytu za granicą. Przykładowo do dni pobytu za granicą nie zalicza się: dni urlopu wypoczynkowego, dni choroby, ani okresu korzystania z urlopu

bezpłatnego. Natomiast gdy okres pobytu kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za granicą jest krótszy niż 12 godzin, wskazane kwoty ulegają zmniejszeniu:

- 1) do 1/3 w przypadku pobytu do 8 godzin;
- 2) do 1/2 w przypadku pobytu ponad 8 do 12 godzin.

Ponadto, w związku z pojawiającymi się wątpliwościami w odniesieniu do zakresu podmiotowego powyższej regulacji, które nasiliły się po 2 lutego br., zaproponowano, aby określone przepisy *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców* nie miały zastosowania do kierowców:

a) wykonujących przewozy drogowe:

- rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 tony,
- rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 2,5 tony,
- osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą,

b) prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 Umowy AETR.

Doprecyzowanie przepisów w powyższym zakresie nastąpi przez zmianę art. 22 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców*.

Mając na względzie bezpośrednie powiązanie powyżej opisanych rozwiązań z wdrożeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, wchodzących w skład Pakietu Mobilności I, zasadne jest dalsze procedowanie tych zmian w jednym projekcie ustawy. Istnieje bowiem uzasadniona potrzeba pilnego uproszczenia systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym. Wprowadzone zmiany pozwolą utrzymać wpływy z działalności polskich przewoźników drogowych do budżetu państwa oraz do funduszy, na rzecz których przedsiębiorcy transportowi uiszczają stosowne daniny.

Z uwagi na powyższe proponuje się włączenie projektowanych rozwiązań do projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym. Uzasadnione jest to bowiem potrzebą

pilnego procedowania zmian mających na celu zapewnienie przewoźnikom większej przewidywalności ponoszonych kosztów pracy, zapewnienie równego traktowania i braku dyskryminacji wszystkich kierowców, a także walkę z pojawiającą się tzw. „szarą strefą” związaną z wypłacaniem kierowcom wynagrodzenia „pod stołem”, które to zjawisko zgodnie z sygnałami płynącymi do Ministerstwa Infrastruktury, nasiliło się po 2 lutego br. oraz wiąże się z brakiem zrozumienia i stosowania przez przewoźników zmienionych zasad wynagradzania kierowców. Wobec powyższego niezbędna jest pilna reakcja Rządu RP, dlatego też proponujemy, aby nowe zasady weszły w życie niezwłocznie.

Szczególnie istotne jest bowiem podjęcie wszelkich działań, które wspierałyby branżę transportu drogowego w obecnie trudnej i niepewnej sytuacji międzynarodowej oraz przyjmowanie rozwiązań, które pozytywnie wpływałyby na utrzymanie konkurencyjności polskich przewoźników drogowych na rynku europejskim.

Projektowane rozwiązania mające na celu zapewnienie polskim przewoźnikom większej przewidywalności ponoszonych kosztów pracy przy zmniejszeniu nakładów związanych z obsługą administracyjną, a zarazem kierowcom bardziej przejrzystych zasad ich wynagradzania, pozytywnie wpłyną na rynek przewozów drogowych. Takie działania, mające na celu uproszczenie i usprawnienie ww. czynności administracyjnych, są rozwiązaniami niezwykle pożądanymi i oczekiwanymi przez środowisko kierowców i przewoźników drogowych.

Proponowane ujednoczenie systemu naliczania podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe i wypadkowe) oraz wysokości zaliczki na podatek dochodowy kierowców, przez zastosowanie jednolitej stawki diety zagranicznej (tzw. „wirtualnej diety”), niewątpliwie pozytywnie wpłynie na wysokość netto wynagrodzenia wypłacanego kierowcom oraz umożliwi samodzielne wyliczenie przez pracowników tych należności. Takie rozwiązanie przyczynia się do większej pewności i określoności prawa.

„Określoność prawa stanowi także element zasady ochrony zaufania obywatela do państwa i tworzonego przez nie prawa (...). Jest ona również funkcjonalnie powiązana z zasadami pewności prawa i bezpieczeństwa prawnego” (wyrok TK z 18 marca 2010 r. w sprawie K 8/08). Z kolei „[z] zasady ochrony zaufania jednostki do państwa i stanowionego przez nie prawa wynikają dyrektywy dotyczące stanowienia prawa, które łącznie w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego nazwane są zasadami poprawnej legislacji. Należą do nich – między innymi

– zasada niedziałania prawa wstecz, zasada ochrony praw słusznie nabytych, zasada *pacta sunt servanda*, zasada poszanowania interesów w toku, zasada stosowania odpowiedniej *vacatio legis*, zakaz zmiany prawa podatkowego w trakcie trwania roku podatkowego, zasada określoności przepisów prawa” (wyrok TK z 10 stycznia 2012 r. w sprawie P 19/10). Przejawem realizacji zasady określoności przepisów prawa jest formułowanie przepisów w sposób logiczny i precyzyjny oraz poprawny pod względem językowym, tak aby intencja ustawodawcy co do kręgu podmiotów i okoliczności zastosowania danej normy prawnej nie budziła u jej adresatów wątpliwości.

Dodatkowo, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, wywodzona z art. 2 ustawy zasadniczej zasada poprawnej (rzetelnej) legislacji nakazuje prawodawcy m.in. by teksty aktów normatywnych formułował w sposób językowo poprawny, a nadto precyzyjny i komunikatywny (jasny), a zatem, by były one zrozumiałe dla ich adresatów i innych podmiotów zainteresowanych oraz by na ich podstawie można było bez wątpliwości ustalić, jakie i komu wyznaczają obowiązki oraz przyznają prawa (zob. zamiast wielu wyrok TK z 21 marca 2001 r. w sprawie K 24/00). W orzecznictwie Trybunału podkreśla się przy tym, że nie każde uchybienie wymaganiu precyzji i komunikatywności aktu normatywnego uzasadnia uznanie go za niekonstytucyjny. Dopiero przekroczenie pewnego poziomu niejasności przepisów prawnych stanowić może samoistną przesłankę stwierdzenia ich niezgodności z art. 2 Konstytucji (zob. np. wyroki z: 13 września 2011 r. w sprawie P 33/09; 29 października 2003 r. w sprawie K 53/02).

Ponadto proponuje się zmianę ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2023 r. poz. 324) przez wskazanie, że dane i informacje zgromadzone w ewidencji prowadzonej przez Prezesa Głównego Urzędu Miar (Dalej: „GUM”) udostępnia się bez potrzeby składania odrębnego wniosku:

- 1) podmiotom uprawnionym do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym;
- 2) podmiotowi wydającemu karty;
- 3) organom administracji miar.

W myśl przepisów obowiązującej ustawy o tachografach, kompetencje Prezesa GUM są elementem systemu nadzoru nad krajowym i europejskim systemem bezpieczeństwa tachografów. Do systemu należą również Inspektoraty Transportu Drogowego, Policja,

Państwowa Inspekcja Pracy oraz Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. (PWPW S.A.) – jako krajowy wydawca kart do tachografów.

Dotychczasowa współpraca między GUM i PWPW S.A. polega na wymianie informacji dotyczących techników warsztatu. Do PWPW S.A. wpływają wnioski warsztatów o wydanie kart dla zatrudnionych techników. PWPW S.A. weryfikuje dane podane we wnioskach z danymi w ewidencji warsztatów prowadzonej przez GUM i w następstwie wydaje technikowi kartę warsztatową. Karta warsztatowa jest wydawana na okres jednego roku, tak więc wymiana informacji PWPW S.A. – GUM odbywa się co najmniej raz w roku dla każdego z zatrudnionych techników (ok. 2 tys. osób). Opisana wymiana informacji ma jednostronny charakter, tj. PWPW S.A. występuje z zapytaniem o technika i po potwierdzeniu jego uprawnień – wydaje kartę. Powstający w GUM projekt TRANS-TACHO ma m.in. za zadanie umożliwić dostęp do ww. danych i szybką wymianę informacji między instytucjami nadzorującymi system tachografów w Polsce. Przedstawiona powyżej droga i zakres wymiany informacji wymaga więc zmiany przez uchylenie obowiązku każdorazowego składania wniosku o dostęp do informacji zawartych w ewidencji prowadzonej przez GUM. Powyższa zmiana umożliwi zapewnienie automatycznego dostępu dla PWPW S.A. do systemu TRANS-TACHO, co ma szczególne znaczenia przy wydawaniu i wymianie kart warsztatowych.

Zmiana w art. 44 w ust. 3 *ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach* odnosi się do załączników do wniosku o wydanie czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy, który to przepis należy interpretować łącznie z art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Przepisy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jednoznacznie wskazują, że wymaganie dotyczące przedstawienia świadectwa kierowcy, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009, dotyczy tylko sytuacji, w której ma zastosowanie ww. regulacja unijna.

Świadectwo kierowcy jest wydawane przez państwo członkowskie każdemu przewoźnikowi, który jest posiadaczem licencji wspólnotowej, wykonuje zatem międzynarodowe przewozy drogowe oraz legalnie zatrudnia lub w sposób legalny korzysta z usług kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi. Świadectwo kierowcy nie jest zatem wydawane przewoźnikom drogowym zatrudniającym kierowców w krajowych przewozach rzeczy.

Celem przepisów *ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach* dotyczących wydawania kart do tachografów cyfrowych nie było ograniczanie dostępu do wykonywania krajowych przewozów drogowych kierowcom nieposiadającym normalnego miejsca zamieszkania na terytorium Polski. Kwestia umożliwienia niezakłóconej pracy kierowców, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym, jest niezmiernie istotna. Ma to szczególne znaczenie w związku z odczuwalnym brakiem kierowców w sektorze transportu drogowego, co zmusza polskie przedsiębiorstwa przewozowe do sięgania po kierowców z innych państw. Podejmowanych jest szereg działań mających na celu przeciwdziałanie deficytowi kierowców, poprawę dostępu do zawodu kierowcy oraz umożliwienie kontynuowania działalności transportowej polskim przewoźnikom drogowym zatrudniającym kierowców z państw trzecich. Z uwagi na powyższe, działając zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014, świadectwo kierowcy powinno być dołączone do wniosku o wydanie czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy tylko w przypadkach, w których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 1072/2009, czyli w przypadku wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy, dlatego też proponuje się zmianę w przedmiotowym zakresie art. 44 w ust. 3 *ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach*, przez w tym ustępie dodanie nowego pkt 1a dotyczącego wydawania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy.

Termin wejścia w życie projektowanej ustawy został określony po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

III. Pozostałe informacje

Niniejszy projekt powstał w oparciu o wyniki prac i konsultacji prowadzonych w ramach Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców utworzonego *zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. w sprawie utworzenia Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców*.

Projektowana ustawa nie wymaga notyfikacji w trybie przewidzianym w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projektowana ustawa nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projektowana ustawa została udostępniona na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Zgodnie z § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projektowana ustawa została udostępniona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowana ustawa nie jest sprzeczna z przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, e-mail: sekretariatDTD@migov.pl, tel. 22 630 12 40 Anna Kowalczyk, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, e-mail: Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl, tel. 22 630 22 40 Artur Wachnik, Naczelnik Wydziału ds. Tachografów i Czasu Pracy w Departamencie Transportu Drogowego, e-mail: Artur.Wachnik@mi.gov.pl, tel. 22 630 17 93</p>	<p>Data sporządzenia 15.05.2023</p> <p>Źródło: Prawo UE</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UC124</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49), zwanej dalej „dyrektywą (UE) 2020/1057”. Dyrektywa ta stanowi jeden z elementów tzw. Pakietu Mobilności I, w skład którego wchodzi także regulacje rewidujące pod względem rynkowym i socjalnym prawo UE, które zostały wdrożone do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, o czasie pracy kierowców i niektórych innych ustaw razem z przepisami zmieniającymi dyrektywę 2006/22/WE oraz przepisami:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. 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 okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17).

Szczegółowym celem wdrażanej dyrektywy jest utworzenie bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego. Zapewnienie, z jednej strony, odpowiednich warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom oraz, z drugiej strony, odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym – w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego. Ponadto zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów, odpowiednimi warunkami pracy i ochroną socjalną kierowców.

Projektowana ustawa zapewnia wdrożenie nowych przepisów unijnych w zakresie delegowania i kontroli delegowania kierowców (art. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057), sankcji i egzekwowania tych przepisów (art. 5 i art. 6 dyrektywy (UE) 2020/1057) oraz szkoleń funkcjonariuszy kontrolnych (art. 8 dyrektywy (UE) 2020/1057). Ponadto w projekcie określono zasady współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego oraz Państwową Inspekcją Pracy w zakresie delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz realizacji obowiązków informacyjnych poszczególnych służb kontrolnych. Projekt reguluje także kwestie współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców, a także zasady postępowania w sprawach dotyczących wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny.

Regulacje zawarte w implementowanej dyrektywie (UE) 2020/1057 mają charakter interdyscyplinarny, w związku z tym projekt był przedmiotem prac Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Do zadań Zespołu należało:

- 1) analiza przepisów dotyczących delegowania pracowników, w tym delegowania kierowców, ze szczególnym uwzględnieniem art. 1 dyrektywy 2020/1057;
- 2) wypracowanie koncepcji wdrożenia art. 1 dyrektywy 2020/1057 do polskiego systemu prawnego;
- 3) przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych wdrażających art. 1 dyrektywy 2020/1057 wraz z uzasadnieniem.

W pracach Zespołu, pod przewodnictwem Rządowego Centrum Legislacji, uczestniczyli jego członkowie, tj. przedstawiciele ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw pracy, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw zabezpieczenia społecznego, ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz Głównego Inspektora Pracy, a także Prezesa Rządowego Centrum Legislacji. Ze względu na tematykę projektu, do udziału w pracach Zespołu zostali zaproszeni przedstawiciele Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej oraz Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

Zespół opracował projekt ustawy wraz z uzasadnieniem, które zostały przekazane do KPRM w dniu 10 grudnia 2021 r.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2020 r., natomiast państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do wprowadzenia, opublikowania i stosowania środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r. Zobowiązane zostały także do niezwłocznego powiadomienia o nich Komisję Europejską.

Ponadto w ramach konsultacji publicznych projektu ustawy strona społeczna zgłosiła potrzebę pilnego wprowadzenia zmian, które uprością system naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym. Niniejszy projekt zawiera zatem przepisy zmieniające ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców mające na celu zmniejszenie kosztów obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w przedsiębiorstwach transportowych, co ma szczególne znaczenie w przypadku kierowców delegowanych. Proponuje zmianę zasad w zakresie systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym mającą na celu zapewnienie przewoźnikom większej przewidywalności ponoszonych kosztów pracy oraz równe traktowanie i brak dyskryminacji wszystkich kierowców, niezależnie od przydzielanych kierowcom zadań i kierunków destynacji wykonywanych przez nich przewozów. Przedmiotowe rozwiązania mają na celu ujednoczenie systemu naliczania podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe i wypadkowe) oraz wysokości zaliczki na podatek dochodowy kierowców.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu zapewnienia prawidłowości wdrożenia przepisów szczególnych w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE w zakresie delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego niezbędne jest przyjęcie odpowiednich przepisów w tym obszarze. Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż działania legislacyjne. Przepisy dyrektyw 96/71/WE i 2014/67/UE zostały implementowane do polskiego porządku prawnego w ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140, z późn. zm.). Przepisy ww. ustawy, jako przepisy ogólne dotyczące delegowania pracowników, będą miały zastosowanie do stanów faktycznych i prawnych regulowanych niniejszym projektem tylko w ograniczonym, wskazanym w tym projekcie zakresie.

Przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie do przewoźników drogowych, którzy mają siedzibę w innym państwie i kierują tymczasowo kierowcą będącego jego pracownikiem do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w związku z realizacją usługi transportu drogowego. W dyrektywie (UE) 2020/1057 został ustanowiony model delegowania bazujący na podziale przewozów drogowych na te objęte zasadami delegowania i te, które będą spod nich wyłączone. W celu wskazania zakresu stosowania projektowana ustawa implementuje do krajowego porządku prawnego szereg wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych od stosowania wprowadzanych regulacji i przepisów dotyczących delegowania pracowników. Zakres stosowania projektowanej ustawy został doprecyzowany nie tylko przez wskazanie wyłączeń niektórych rodzajów przewozu drogowego, ale także przez zdefiniowanie pojęć takich jak „przewóz dwustronny rzeczy”, „przewóz dwustronny osób”, „przejazd tranzytem”, „przewóz kabotażowy” czy „transport kombinowany”. Nie we wszystkich bowiem przypadkach wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego przepisy projektowanej ustawy lub przepisy ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług będą miały zastosowanie.

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie (poza zapewnieniem delegowanemu kierowcy odpowiednich warunków zatrudnienia) zgłoszenie delegowania tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączony z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), zwanym dalej „interfejsem

publicznym”. Dodatkowym obowiązkiem ww. przewoźnika będzie zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował określonymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej – co będzie pozwalać na kontrolę przestrzegania wymogów wprowadzanych projektowaną ustawą w trakcie kontroli drogowej. W celu kontroli ważności zgłoszeń delegowania przez właściwe organy publiczne państw członkowskich przewiduje się użycie systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). System wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), o którym mowa w *rozporządzeniu 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE* (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „systemem IMI”, umożliwi współpracę organów administracji publicznych państw członkowskich zaangażowanych we wdrażanie przepisów unijnych.

Przepisy projektowanej ustawy określają odpowiednie obowiązki przewoźników drogowych z państw trzecich delegujących kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz delegowanych kierowców. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 1 ust. 10 wdrażanej dyrektywy przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części. W projektowanych przepisach uwzględniono zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI. Zgłoszenia delegowania będą bowiem składane za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej.

System kontroli delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie obejmował kontrolę drogową – wykonywaną przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz kontrolę prawidłowości delegowania oraz warunków zatrudnienia kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – wykonywaną przez inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy. Projekt ustawy określa także zasady współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich oraz egzekucji nałożonych sankcji.

W celu należytego i skutecznego egzekwowania przepisów projektowanej ustawy konieczne jest określenie odpowiednich sankcji nakładanych przez służby kontrolne w przypadku naruszenia poszczególnych regulacji tej ustawy. Zgodnie z dyrektywą (UE) 2020/1057 przewidziane kary za nieprzestrzeganie przepisów krajowych implementujących tę dyrektywę muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące.

Projekt zawiera również przepisy zmieniające inne akty ustawowe związane z koniecznością dostosowania obecnie obowiązujących regulacji do projektowanej ustawy. Zmiany mają charakter wynikowy i wprowadzane są w zakresie: ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.), ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201), ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1614) oraz ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140 oraz z 2023 r. poz. 641). Ponadto proponuje się zmianę ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2023 r. poz. 324).

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż wydanie ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Przed wejściem w życie dyrektywy (UE) 2020/1057 podstawowym aktem prawnym regulującym delegowanie pracowników w ramach świadczenia usług była dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Stosowanie tej regulacji w odniesieniu do kierowców międzynarodowych budziło jednak szereg wątpliwości i trudności interpretacyjnych. Niezależnie od niejasności tej sytuacji prawnej szereg państw członkowskich zaczęło stosować ogólne przepisy dotyczące delegowania pracowników do kierowców w transporcie międzynarodowym. Przepisy takie obowiązywały od 1 stycznia 2015 r. w Niemczech, od 1 lipca 2016 r. we Francji, a następnie w kilku innych państwach członkowskich UE, np. Austrii. Nakaz stosowania przepisów o delegowaniu nie był praktyką powszechną, lecz wyborem poszczególnych państw członkowskich, które postanowiły objąć płacami minimalnymi wszystkich pracowników zagranicznych nawet wówczas, gdy wykonywali oni pracę na ich terytorium tymczasowo.

Dopiero dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług wskazała wprost, że jej przepisy będą miały zastosowanie do sektora transportu drogowego od daty rozpoczęcia stosowania przepisów szczególnych ustanawiających zasady delegowania w tym sektorze. Z powodu licznych wątpliwości prawnych w zakresie stosowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w ramach świadczenia usług do kierowców w transporcie

międzynarodowym rozstrzygał także Trybunał Sprawiedliwości UE (m.in. wyrok w sprawie C-815/18 *Federatie Nederlandse Vakbeweging*).

W państwach członkowskich UE dąży się do harmonizacji zasad dotyczących działalności w transporcie drogowym. Stosowanie w transporcie drogowym przepisów dotyczących delegowania ma na celu głównie poprawę warunków socjalnych i warunków pracy kierowców z jednoczesnym ograniczeniem konkurencji między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami z niższymi kosztami pracy. Podobnie przewoźnicy unijni stawiają czoła rosnącej konkurencji ze strony przewoźników z państw trzecich. Kluczowe zatem znaczenie ma, aby przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani m.in. w zakresie przepisów dotyczących delegowania kierowców.

Pakiet Mobilności I został ogłoszony 31 lipca 2020 r. Państwa członkowskie są na etapie jego wdrożenia, dlatego też obecnie nie ma możliwości wskazania, jakie rozwiązania w przedmiotowym zakresie zostały przez nie zastosowane. Ponadto przy Komisji Europejskiej została powołana Grupa ekspertów ds. delegowania kierowców. Grupa ta powstała aby ułatwiać regularną wymianę informacji i badanie przypadków, w których pojawiają się różnice w rozumieniu, stosowaniu i egzekwowaniu przepisów w poszczególnych państwach członkowskich. Celem grupy jest zapewnienie zharmonizowanego rozumienia przepisów UE w zakresie delegowania kierowców w transporcie drogowym oraz promowanie wspólnego podejścia do ich wdrażania. Wspólne podejście ma zapobiec sytuacjom, w których przewoźnicy i kierowcy będą karani za niezamierzoną niezgodność z obowiązującymi przepisami, wynikającą z ich błędnej interpretacji. Pomoże to również zapewnić jednolite egzekwowanie przepisów przez organy wykonawcze w całej UE. Grupa ta nie zakończyła jednak swoich prac i nie przyjęła wspólnego stanowiska w zakresie wytycznych dla poszczególnych państw UE. Polska bierze aktywny udział w pracach tej grupy dążąc do zabezpieczenia interesu państwa i korzystnych dla Polski rozstrzygnięć w przedmiotowym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inspekcja Transportu Drogowego	Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	<ul style="list-style-type: none"> – kontrola drogowa przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – realizacja obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców – współpraca między ITD i PIP w zakresie ww. kontroli – współpraca z właściwymi organami innych państw członkowskich dotycząca delegowania kierowców
Państwowa Inspekcja Pracy	Główny Inspektorat Pracy oraz 16 okręgowych inspektoratów pracy	Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy	<ul style="list-style-type: none"> – kontrola prawidłowości delegowania i warunków zatrudnienia delegowanych kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – przyjmowanie wniosków o wzajemną pomoc w sprawach dotyczących kontroli warunków zatrudnienia kierowców delegowanych od organów innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego

			<ul style="list-style-type: none"> – współpraca między PIP i ITD w zakresie ww. kontroli – realizacja obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców – współpraca z właściwymi organami innych państw członkowskich dotycząca delegowania kierowców
Przewoźnicy drogowi posiadający siedzibę w innym państwie delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby przewoźników drogowych delegujących kierowców na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji		<ul style="list-style-type: none"> – zgłoszenie delegowania kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI oraz bieżące aktualizowanie zgłoszenia delegowania w interfejsie publicznym połączonym z systemem IMI – w przypadku przewoźników drogowych posiadających siedzibę w państwie członkowskim UE – zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował dokumentami dotyczącymi delegowania w postaci papierowej lub elektronicznej w przypadku przewoźników drogowych posiadających siedzibę w państwie trzecim – zgłoszenie delegowania kierowcy będzie składane za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, przewoźnik będzie sporządzał potwierdzenie delegowania kierowcy w postaci papierowej
Przewoźnicy drogowi posiadający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej delegujący kierowców do	47 219	Dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r.	<ul style="list-style-type: none"> – przekazanie dokumentów na wniosek Państwowej Inspekcji Pracy lub wojewódzkiego inspektora transportu drogowego wymaganych

innych państw członkowskich		(liczba licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób i rzeczy ważnych w obrocie prawnym wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. Jest to liczba przewoźników uprawnionych do wykonywania operacji transportowych, które mogą być objęte delegowaniem kierowców)	<p>w ramach współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich</p> <ul style="list-style-type: none"> – udzielanie informacji na żądanie Państwowej Inspekcji Pracy – uczestniczenie w postępowaniach związanych z realizacją wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny
Kierowcy delegowani na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby kierowców delegowanych na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji		<ul style="list-style-type: none"> – ochrona kierowców delegowanych w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez określenie warunków zatrudnienia tych kierowców – obowiązek posiadania w pojeździe i okazania podczas kontroli drogowej dokumentów dotyczących delegowania

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD, PIP), organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Business Centre Club;
- 2) Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
- 3) Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
- 4) Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKS i TS w RP;
- 5) Forum Związków Zawodowych;
- 6) Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 7) Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) Konfederacja Lewiatan;
- 9) Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
- 10) Kujawsko-pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
- 11) Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 12) Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników ;

- 13) Niekotrans-Nova;
- 14) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 15) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 16) Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
- 17) Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
- 18) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 19) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 20) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
- 21) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
- 22) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
- 23) Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
- 24) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 25) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 26) Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
- 27) Polska Unia Transportu;
- 28) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 29) Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 30) Pracodawcy RP;
- 31) Rada Dialogu Społecznego;
- 32) Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
- 33) Sądecka Izba Gospodarcza;
- 34) Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
- 35) Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
- 36) Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
- 37) Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
- 38) Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 39) Trade Trans Log;
- 40) Urząd Ochrony Danych Osobowych;
- 41) Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- 42) Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 43) Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
- 44) Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
- 45) Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 46) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 47) Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
- 48) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 49) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 50) Związek Zawodowy Pracowników Drogownictwa RP.

Uwagi do projektu zgłosili:

- 1) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 2) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 3) Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 4) Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Zgłoszone uwagi dotyczyły przede wszystkim:

- 1) stosowania wobec nieunijnych przewoźników ogólnych zasad delegowania pracowników określonych ustawą z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług;
- 2) zmiany ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w zakresie przepisów określających podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe i zaliczki na ich podatek dochodowy;

- 3) zmiany ustawy o transporcie drogowym w zakresie przepisu określającego dokumenty, których złożenie wymagane jest do wydania świadectwa kierowcy;
- 4) uchylecia derogacji dotyczących stosowania ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców w części dotyczącej przeprowadzenia kontroli w siedzibie przedsiębiorcy;
- 5) wysokości i stosowania kar pieniężnych;
- 6) dostosowania przepisów projektowanej ustawy do wymogów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27.04.2016 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.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	-412,73	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-10 318,33
budżet państwa (PIT)	-8,66	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-216,56
JST (PIT)	-9,49	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-237,19
ZUS (składki społeczne)	-297,56	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-7 439,06
NFZ (składka zdrowotna)	-73,05	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-1 826,15
Fundusz pracy	-23,03	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-575,83
FGŚP	-0,94	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-23,54
Wydatki ogółem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo ogółem	-412,73	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-990,56	-10 318,33
budżet państwa (PIT)	-8,66	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-20,79	-216,56
JST (PIT)	-9,49	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-22,77	-237,19
ZUS (składki społeczne)	-297,56	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-714,15	-7 439,06
NFZ (składka zdrowotna)	-73,05	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-175,31	-1 826,15
Fundusz pracy	-23,03	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-55,28	-575,83
FGŚP	-0,94	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-2,26	-23,54

Dane w zakresie dochodów do budżetu państwa są niemierzalne.

Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby kierowców delegowanych na terytorium RP oraz przewoźników drogowych delegujących kierowców na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji. W związku z powyższym, niemożliwe jest oszacowanie dochodów, które będą wynikać z kar nakładanych na ww. kierowców i przewoźników zgodnie z przepisami projektowanej ustawy. Co ważne, ewentualne wpływy z kar nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy będą stanowić dochód budżetu państwa. Ustanowienie analogicznej regulacji w stosunku do wpływów z kar nakładanych przez Inspekcję Transportu Drogowego jest natomiast zbędne, gdyż wynika ona już z art. 56 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą. Regulacja ta przewiduje, że inspektor

	Inspekcji Transportu Drogowego będzie miał prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych oraz grzywien w drodze mandatów karnych również zgodnie z przepisami projektowanej ustawy, zaś wpływy z tych kar będą stanowiły wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464) (art. 56 ust. 4 w związku z ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą).																											
Źródła finansowania	Projektowana regulacja nie generuje dodatkowych wydatków z budżetu państwa.																											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>ZMIANY W Ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz Ustawie o czasie pracy kierowców</p> <p>Istotę ujednocionej stawki diety zagranicznej należy rozumieć jako wprowadzenie tzw. „wirtualnej diety”, która ułatwiłaby sposób rozliczania ulg w zakresie naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym.</p> <p>Proponuje się zatem, aby w przypadku kierowców zatrudnionych w Polsce i wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne nie wchodziła kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu poza granicami Polski. Ponadto proponuje się, aby wolna od podatku PIT była część przychodów kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe uzyskiwanych ze stosunku pracy lub umowy zlecenia, za każdy dzień pobytu za granicą w wysokości stanowiącej równowartość 20 euro.</p> <p>Poniżej tabela z wyliczeniem składek, wynagrodzenia netto kierowcy oraz całkowitego kosztu pracodawcy zgodnie z proponowanymi zmianami, przy założeniach, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kierowca zarabia miesięcznie 11 000 zł brutto; 2) kurs euro wynosi 4,75 zł; 3) przeciętne prognozowane wynagrodzenie brutto w 2023 r. wynosi 6935 zł; 4) kierowca przebywa za granicą 12 dni; 5) dieta zagraniczna wynosi 50 lub 60 euro (w dwóch wariantach). <table border="1" data-bbox="432 1193 1474 1675"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>Składki społeczne</th> <th>Składka zdrowotna</th> <th>Zaliczka na podatek</th> <th>Wynagrodzenie netto</th> <th>Całkowity koszt pracodawcy</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">12 dni za granicą</td> <td>dieta zagraniczna 50 € (obecnie)</td> <td>2 578,65 zł</td> <td>632,94 zł</td> <td>747,00 zł</td> <td>8 502,70 zł</td> <td>12 669,12 zł</td> </tr> <tr> <td>dieta zagraniczna 60 €</td> <td>2 398,31 zł</td> <td>588,67 zł</td> <td>736,00 zł</td> <td>8 636,11 zł</td> <td>12 552,38 zł</td> </tr> <tr> <td></td> <td>RÓŻNICA</td> <td>kwota niższa o 180,34 zł</td> <td>kwota niższa o 44,27 zł</td> <td>kwota niższa o 11,00 zł</td> <td>wynagrodzenie wyższe o 133,41 zł</td> <td>koszty niższe o 116,74 zł</td> </tr> </tbody> </table> <p>Przy założeniu, że kierowca przebywa 12 dni za granicą w ciągu miesiąca i kwota dziennej „wirtualnej diety” zagranicznej wyniesie 60 euro <u>oszczędności generowane po stronie pracodawcy w ujęciu rocznym wyniosą 1400,88 zł na jednego kierowcę. Jednocześnie w ww. przypadku każdy kierowca w ujęciu rocznym zyska 1600,92 zł.</u></p> <p>Biorąc pod uwagę, że zgodnie z danymi Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, na dzień 31 grudnia 2022 r., ważnych w obrocie prawnym było 47 219 licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy lub osób, w tym 303 858 wypisów z tych licencji oraz przyjmując, że z uwagi na deficyt kierowców na rynku na pojazd przypada ok. 1,1 kierowcy, zaproponowane przez MI zmiany będą dotyczyć ok. 330 tys. kierowców zatrudnionych w ponad 47 tys. polskich przedsiębiorstwach transportowych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy lub osób. Mając na względzie, że zgodnie z danymi Komisji Europejskiej</p>			Składki społeczne	Składka zdrowotna	Zaliczka na podatek	Wynagrodzenie netto	Całkowity koszt pracodawcy	12 dni za granicą	dieta zagraniczna 50 € (obecnie)	2 578,65 zł	632,94 zł	747,00 zł	8 502,70 zł	12 669,12 zł	dieta zagraniczna 60 €	2 398,31 zł	588,67 zł	736,00 zł	8 636,11 zł	12 552,38 zł		RÓŻNICA	kwota niższa o 180,34 zł	kwota niższa o 44,27 zł	kwota niższa o 11,00 zł	wynagrodzenie wyższe o 133,41 zł	koszty niższe o 116,74 zł
		Składki społeczne	Składka zdrowotna	Zaliczka na podatek	Wynagrodzenie netto	Całkowity koszt pracodawcy																						
12 dni za granicą	dieta zagraniczna 50 € (obecnie)	2 578,65 zł	632,94 zł	747,00 zł	8 502,70 zł	12 669,12 zł																						
	dieta zagraniczna 60 €	2 398,31 zł	588,67 zł	736,00 zł	8 636,11 zł	12 552,38 zł																						
	RÓŻNICA	kwota niższa o 180,34 zł	kwota niższa o 44,27 zł	kwota niższa o 11,00 zł	wynagrodzenie wyższe o 133,41 zł	koszty niższe o 116,74 zł																						

zawartymi w ocenie wpływu towarzyszącej wnioskowi ustawodawczemu wchodzącym w skład tzw. Pakietu Mobilności I, 99% przedsiębiorstw transportu drogowego zatrudnia mniej niż 50 pracowników, proponowane zmiany będą w głównej mierze korzystne i poprawiały sytuację ekonomiczną MŚP.

Powyższe oznacza, że w skali kraju całkowite zmniejszenie kosztów po stronie pracodawców w ujęciu rocznym wyniesie 462 290 400,00 zł, natomiast całkowite zwiększenie wynagrodzenia po stronie kierowców w ujęciu rocznym wyniesie 528 303 600,00 zł.

Warto zauważyć, że co najmniej ok. 25% całkowitego kosztu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego stanowią koszty związane z wynagrodzeniem i delegacją kierowców, wliczając w to odprowadzane do ZUS składki. W strukturze kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego jest to drugi w kolejności najwyższy koszt ponoszony przez przewoźników zaraz po kosztach związanych z zakupem materiałów pędnych i eksploatacyjnych stanowiących ok. 33,5%, który w zasadniczy sposób wpływa na średni koszt 1 wozokilometra, a tym samym konkurencyjność na międzynarodowym rynku przewozów drogowych.

Niemniej, projektowane rozwiązanie nie pozostanie bez wpływu na wysokość odprowadzanych składek oraz zaliczki na podatek.

Powyższe oznacza, że w ujęciu rocznym całkowita różnica w wysokości odprowadzanych składek społecznych i zdrowotnych wyniesie odpowiednio 714 146 400,00 zł i 175 309 200,00 zł. Z kolei w przypadku wysokości odprowadzanych zaliczek na podatek dochodowy, całkowita różnica w ujęciu rocznym wyniesie 43 560 000 zł.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	192,62	462,29	462,29	462,29	462,29	462,29	462,29	462,29	462,29	462,29	462,29	4 815,52
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	220,13	528,30	528,30	528,30	528,30	528,30	528,30	528,30	528,30	528,30	528,30	5 503,13
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Utworzenie bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, przez zapewnienie odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym – w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego i potrzeby zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium RP obowiązany będzie zapewnić delegowanemu kierowcy odpowiednie warunki zatrudnienia oraz zgłosić delegowanie tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania.</p> <p>Przygotowane rozwiązania w zakresie zmiany ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców pozytywnie wpłyną na utrzymanie konkurencyjności polskich przedsiębiorców na rynku europejskim, przejrzystość i pewność prawa, a tym samym kształtowanie zaufania między partnerami społecznymi a rządem</p>											

		oraz będą stanowić ważną formę wsparcia tej branży w obliczu trudnych i zmienny warunków wykonywania przewozów na rynku międzynarodowym.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Utworzenie bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, przez zapewnienie odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym – w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej w sektorze transportu drogowego i potrzeby zapewnienia równowagi między swobodą świadczenia usług transgranicznych przez przewoźników, swobodnym przepływem towarów. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium RP obowiązany będzie zapewnić delegowanemu kierowcy odpowiednie warunki zatrudnienia oraz zgłosić delegowanie tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania.</p> <p>Rozwiązania dotyczące zmiany ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców mają na celu zmniejszenie kosztów obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w przedsiębiorstwach transportowych, co ma szczególne znaczenie w przypadku kierowców delegowanych. Przygotowane rozwiązania pozytywnie wpłyną na utrzymanie konkurencyjności polskich przedsiębiorców, w szczególności mikro-, małych i średnich przedsiębiorców.</p>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby	<p>Poprawa warunków pracy i ochrony socjalnej kierowców, w szczególności przez określenie warunków zatrudnienia kierowców delegowanych.</p> <p>Przygotowane rozwiązania w zakresie zmiany ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców pozytywnie wpłyną na wysokość wynagrodzenia kierowców bez radykalnego obniżania podstawy wymiaru składek społecznych, ponieważ zaproponowane rozwiązanie chroni dostatecznie kierowców, przez pozostawienie konstrukcji prawnej, zgodnie z którą odliczenia uwzględniające zaproponowane kwoty nie mogą powodować zmniejszenia podstawy wymiaru składki ubezpieczeniowej poniżej przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Kwestie objęte projektowaną ustawą o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym nie były dotychczas uregulowane w obowiązujących przepisach.</p> <p>Projektowana ustawa ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego przede wszystkim art. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057, przez określenie w szczególności zasad delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kontroli przestrzegania przepisów dotyczących tego delegowania (w tym w ramach kontroli drogowej), realizacji obowiązków informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców, współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego i Państwową Inspekcją Pracy w zakresie ww. kontroli, współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców w zakresie regulowanym projektowaną ustawą, a także zasad postępowania w sprawach dotyczących wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny.</p>	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
---	---

Komentarz: Projekt ustawy nakłada obowiązek na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w rozporządzeniu 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE oraz bieżącego aktualizowania zgłoszenia delegowania w tym interfejsie. Dodatkowym obowiązkiem ww. przewoźnika będzie zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował określonymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej – co będzie pozwalać na kontrolę przestrzegania wymogów wprowadzanych projektowaną ustawą w trakcie kontroli drogowej.

Przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim UE zgłoszenia delegowania będą składały za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej.

9. Wpływ na rynek pracy

Przygotowane rozwiązania w zakresie zmiany ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców mogą pozytywnie wpłynąć na rynek pracy przez wprowadzenie ułatwień w sposobie rozliczania ulg w zakresie naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym. Nowo projektowane rozwiązania przyczynią się do zapewnienia przejrzystości i pewności prawa, a tym samym kształtowania zaufania między partnerami społecznymi a rządem oraz będą stanowić ważną formę wsparcia tej branży w obliczu trudnych i zmienny warunków wykonywania przewozów na rynku międzynarodowym.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> inne:	

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Termin wejścia w życie projektowanej ustawy jest uzależniony od postępów prac nad projektem.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu *ex post* projektowanej ustawy, ze względu na charakter przepisów zawartych w projekcie ustawy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (UC124)

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego (UC124) został poddany konsultacjom publicznym równoległe z uzgodnieniami międzyresortowymi. W ramach konsultacji publicznych i opiniowania został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Business Centre Club;
- 2) Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
- 3) Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
- 4) Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKS i TS w RP;
- 5) Forum Związków Zawodowych;
- 6) Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 7) Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) Konfederacja Lewiatan;
- 9) Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
- 10) Kujawsko-pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
- 11) Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 12) Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników ;
- 13) Niekotrans-Nova;
- 14) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy "Solidarność”;
- 15) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 16) Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
- 17) Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
- 18) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 19) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 20) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
- 21) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
- 22) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
- 23) Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
- 24) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 25) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 26) Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
- 27) Polska Unia Transportu;
- 28) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 29) Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 30) Pracodawcy RP;
- 31) Rada Dialogu Społecznego;
- 32) Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
- 33) Sądecka Izba Gospodarcza;
- 34) Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
- 35) Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
- 36) Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
- 37) Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
- 38) Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 39) Trade Trans Log;
- 40) Urząd Ochrony Danych Osobowych;
- 41) Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- 42) Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 43) Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
- 44) Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;

- 45) Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 46) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 47) Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
- 48) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 49) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 50) Związek Zawodowy Pracowników Drogownictwa RP.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Uwagi do projektu zgłosili:

- 1) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 2) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 3) Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 4) Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Zgłoszone uwagi dotyczyły przede wszystkim:

- 1) Stosowania wobec nieunijnych przewoźników ogólnych zasad delegowania pracowników określonych ustawą z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług;
- 2) Zmiany ustawy o czasie pracy kierowców w zakresie przepisów określających podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe i zaliczki na ich podatek dochodowy;
- 3) Zmiany ustawy o transporcie drogowym w zakresie przepisu określającego dokumenty, których złożenie wymagane jest do wydania świadectwa kierowcy;
- 4) Uchylenia derogacji dotyczących stosowania ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców w części dotyczącej przeprowadzenia kontroli w siedzibie przedsiębiorcy;
- 5) Wysokości i stosowania kar pieniężnych;
- 6) Dostosowania przepisów projektowanej ustawy do wymogów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27.04.2016 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.

Informacje o braku uwag przedstawiła Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”.

Zestawienie i omówienie zgłoszonych uwag zostało przedstawione w tabeli stanowiącej załącznik do raportu – „Załącznik do raportu z konsultacji publicznych do projektu ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego (UC124)”.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Zestawienie uwag zgłoszonych na etapie konsultacji publicznych i opinii do projektu ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego (UC 124)

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu	Treść uwagi	Stanowisko	Podmiot zgłaszający
1.	Tytuł ustawy	<p>Proponujemy zmianę brzmienia tytułu ustawy na następujący: „o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Pojęcie „sektor transportu drogowego” jest prostym przeniesieniem używanego w angielskim tekście dyrektywy (UE) 2020/1057 pojęcia „sector”. Takie przeniesienie nie jest, zdaniem TLP, poprawne, gdyż w języku polskim pojęcie „sektor jest to część gospodarki wydzielona ze względu na określony typ własności, produkcji lub usług”. Przyjmuje się, że sektor może obejmować szereg branży. I tak w zakres sektora transportowego, jak wskazuje część autorów, wchodzi branża logistyki, spedycji, transportu drogowego, transportu kolejowego, transportu lotniczego etc.</p> <p>Wydaje się, że najpoprawniej byłoby odnieść się do pojęć zgodnych z zakresem przedmiotowo-podmiotowym ww. dyrektywy i nie budzących wątpliwości co do ich znaczenia w języku polskim. Stąd, proponujemy wskazane w uwadze brzmienie tytułu ustawy.</p>	Uwaga uwzględniona	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
2.	Art. 1 ust. 1	<p>Proponujemy zmianę brzmienia art. 1 ust. 1 na następujące:</p> <p>1. Ustawa określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) warunki pracy i zasady wynagradzania kierowców delegowanych, 2) obowiązki informacyjne związane z delegowaniem kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanym dalej terytorium RP; 3) organy wykonujące kontrolę przestrzegania warunków, zasad i obowiązków, o których mowa w pkt 1 i 2, oraz zasady i zakres wykonywania tej kontroli, 4) zasady współpracy między organami wykonującymi kontrolę, o której mowa w pkt 3, w szczególności w zakresie wymiany informacji; 5) zasady współpracy z organami innych państw członkowskich Unii Europejskiej, zwanych dalej „państwami członkowskimi”, w sprawach delegowania kierowców w transporcie drogowym; 6) odpowiedzialność za naruszenie warunków, zasad i obowiązków, o których mowa w pkt 1 i 2, 7) postępowanie związane z realizacją lub składaniem wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej lub grzywny oraz o ich egzekucji. 	Uwaga nieuwzględniona, projekt ustawy nie określa zasad wynagradzania kierowców delegowanych, ponieważ te zagadnienia uregulowane są już w ustawie o czasie pracy kierowców i nie jest uzasadnione odrębne regulowanie kwestii wynagradzania tylko jednej grupy kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe, czyli kierowców delegowanych. Takie działanie prowadziłyby	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		<p>Uzasadnienie:</p> <p>Wskazany przez TLP zakres przedmiotowo-podmiotowy ustawy bardziej precyzyjnie określa przedmiot jej regulacji. I tak, dyrektywa (UE) 2020/1057, a co za tym idzie ustawa, powinna określać m.in. warunki pracy i zasady wynagradzania kierowców, a nie tylko zasady delegowania.</p> <p>Ponadto, wydaje się nam zasadne, aby w ustawie określić odniesienie do kwestii polskich pracowników delegowanych zagranicę i wskazać m.in. fakt, że w określonych przewozach drogowych, polski pracodawca obowiązany jest stosować się do warunków pracy i zasad wynagradzania, które ustala się zgodnie z prawem krajowym państwa przyjmującego. Warto też wskazać w przepisach tej ustawy zasadę korzystności dla warunków pracy i wynagradzania kierowców delegowanych z terytorium Polski. Przepisy powinny być kompletne i jednoznacznie wskazujące na wszelkie obowiązki polskiego pracodawcy i prawa pracownika delegowanego z terytorium Polski z tym związane, wynikające z dyrektywy (UE) 2020/1057, a nie tylko ograniczać się do kwestii pracowników delegowanych na terytorium RP.</p> <p>W propozycji TLP pomija się niepotrzebne, niezgodne z ekonomią tworzenia prawa, wydzielanie odrębnego podzakresu jakim jest kontrola drogową. To dalsze przepisy ustawy określają jaki organ i gdzie przeprowadza kontrolę (zakres).</p> <p>Proponujemy także wskazanie pominiętej w przepisie zakresowym odpowiedzialności za naruszenia przepisów ustawy.</p>	<p>do nierównego i dyskryminującego traktowania kierowców ze względu za przydzielone im zadania i destynacje wykonywanych przez nich przewozów.</p> <p>Ponadto niniejszy projekt powstał w oparciu o wyniki prac i konsultacji prowadzonych w ramach Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców utworzonego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. w sprawie utworzenia Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, a treść projektu została opracowana pod względem legislacyjno-prawnym przez Rządowe Centrum Legislacji, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej.</p>	
3.	Art. 2 ust. 1	<p>W art. 2 proponuje się następujące brzmienie ust. 1:</p> <p>“Art. 2. 1. Przepisów ustawy, z zastrzeżeniem ust. 3, nie stosuje się do kierowców delegowanych w transporcie drogowym:</p> <p>1) na terytorium RP:</p> <p>a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę na terytorium RP,</p> <p>b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej albo agencją wynajmującą personel, który skierował kierowcę do pracodawcy użytkownika, o którym mowa</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Niniejszy projekt ustawy reguluje kwestie dotyczące delegowania kierowców przez przedsiębiorców na terytorium RP z państwa trzeciego. Nieuzasadnione jest również twierdzenie, że skoro w ustawie proponuje się stosowanie zasad określonych w lex specialis</p>	<p>Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)</p>

		<p>w art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 9 lipca 2003r. o zatrudnieniu pracowników tymczasowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1563),</p> <p>c) z państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), zwanego dalej państwem członkowskim EFTA, lub z państwa trzeciego.</p> <p>2) z terytorium RP:</p> <p>a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę z terytorium RP,</p> <p>b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej,</p> <p>c) na terytorium państwa członkowskiego EFTA lub państwa trzeciego.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Zaproponowana zmiana brzmienia art. 2 ust. 1 wynika z zaproponowanych wcześniej zmian dotyczących rezygnacji z określenia „sektor transportu drogowego”.</p> <p>Ponadto, w zakresie pkt 1 lit. b, celem propozycji jest doprecyzowanie określenia „pracodawca użytkownika”, poprzez odesłanie do jego definicji zawartej w art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 9 lipca 2003r. o zatrudnieniu pracowników tymczasowych, zgodnie z którą, określenie to oznacza pracodawcę lub podmiot niebędący pracodawcą w rozumieniu Kodeksu pracy wyznaczający pracownikowi skierowanemu przez agencję pracy tymczasowej zadania i kontrolujący ich wykonanie.</p> <p>W odniesieniu do przepisu pkt 1 lit. c i pkt 2 lit. c należy wskazać, że słusznie uznano, iż dyrektywa (UE) 2020/1057 nie jest tekstem mającym znaczenie dla EOG, a tym samym szczególne zasady delegowania kierowców wykonujących przewozy drogowe nie mają zastosowania w przypadku pracowników transportu drogowego delegowanych na terytorium RP z państw EOG. Niemniej mając na uwadze, że w ustawie proponuje się stosowanie zasad określonych w lex specialis wobec kierowców delegowanych z terytoriów państw nieunijnych, nie będących państwami EOG, prowadziłoby to do uprzywilejowania przewoźników z takich państw jak Rosja, Białoruś, Ukraina, Turcja lub Serbia w stosunku do przewoźników z państw EOG takich, jak Islandia, Norwegia i Liechtenstein. Jest to cokolwiek absurdalne rozwiązanie.</p> <p>Należy zwrócić przy tym uwagę na fakt, że dyrektywa (UE) 2020/1057 nie nakazuje stosowania jej przepisów wobec przewoźników z państw nieunijnych. W preambule w motywie 15 mowa jest jedynie, że:</p>	<p>wobec kierowców delegowanych z terytoriów państw nieunijnych, nie będących państwami EOG, to prowadziłyby to do uprzywilejowania przewoźników z takich państw jak Rosja, Białoruś, Ukraina, Turcja lub Serbia w stosunku do przewoźników z państw EOG takich, jak Islandia, Norwegia i Liechtenstein. Państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) objęte są bowiem przepisami dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE. Warto podkreślić, że do tych państw ma zastosowanie dyrektywa (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, ponieważ zostało wskazane, że tekst ten ma znaczenie dla EOG, nie ma takiego znaczenia natomiast dyrektywa (UE) 2020/1057. Ponieważ państwa takie jak Islandia, Norwegia i Liechtenstein stosują na swoim terytorium wobec kierowców delegowanych np. z Polski na ich terytorium przepisy dyrektywy</p>	
--	--	--	---	--

		<p>„Zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie nieczłonkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim. Zasada ta powinna mieć również zastosowanie w odniesieniu do przepisów szczególnych dotyczących delegowania przewidzianych w niniejszej dyrektywie. Powinna mieć ona zastosowanie w szczególności, gdy przewoźnicy z państw trzecich wykonują przewozy na podstawie dwustronnych lub wielostronnych umów przyznających dostęp do rynku Unii.”</p> <p>Z powołanego motywu wynika jedynie, że państwo członkowskie nie może traktować przewoźników z państw trzecich w sposób uprzywilejowany wobec przedsiębiorstw z UE. Tylko tyle. Stąd polskie przepisy mogą wobec przewoźników spoza UE stosować ogólne zasady delegowania, bez konieczności stosowania wobec nich lex specialis tak, aby nie dyskryminować z kolei przewoźników z państw EOG. Dlatego też TLP zaproponowała zmianę brzmienia lit. c w pkt 1 oraz w pkt 2.</p>	<p>96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE, nie jest uzasadnione wprowadzanie odmiennych regulacji na terytorium Polski. W przypadku zmiany dyrektywy (UE) 2020/1057 poprzez wskazanie, że będzie miała również znaczenie dla państw EOG, niniejsza ustawa zostanie niezwłocznie znowelizowana.</p>	
4.	Art. 2 ust. 3	<p>Proponujemy zmianę brzmienia art. 2 ust. 3 na następujące:</p> <p>“3. Do przewoźnika drogowego, który deleguje na terytorium RP kierowcę, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, stosuje się odpowiednio art. 12-16, art. 17-26 oraz art. 29 ustawy.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Projekt ustawy w brzmieniu zaproponowanym przez projektodawcę, wyłącza spod kontroli drogowej kierowców wskazanych w art. 2 ust. 1 pkt 1. W naszej ocenie jest to luka prawna, która spowodowałaby zaburzenie warunków konkurencyjności wobec polskich przewoźników ze strony podmiotów wskazanych w ww. przepisie. W naszej ocenie, nic nie stoi na przeszkodzie, aby kierowców podlegającym delegowaniu na zasadach ogólnych, kontrolować na drodze. Chcielibyśmy wskazać, że przed wejściem w życie lex specialis takie kontrole drogowe były przecież wykonywane w państwach Unii Europejskiej i nie było to przez nikogo kwestionowane. Dlatego dziwi nas brak zastosowania podobnych środków wobec kierowców wyłączonych z lex specialis. Aby skorygować tę sytuację zaproponowaliśmy zmianę brzmienia przedmiotowego przepisu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Kierowcy, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 nie są objęci obowiązkiem zgłoszenia za pośrednictwem systemu IMI, ani też nie są obowiązani posiadać przy sobie dokumentu potwierdzającego zgłoszenie delegowania, dlatego też ich kontrola drogowa nie może być tożsama z kontrolami, które reguluje niniejsza ustawa. Wprowadzono natomiast przepis, zgodnie z którym inspektor Inspekcji Transportu Drogowego ma prawo do zatrzymywania pojazdów oraz podjęcia czynności kontrolnych w celu ustalenia, czy wykonywane są nimi przewozy drogowe</p>	<p>Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)</p>

			objęte zakresem stosowania niniejszej ustawy albo ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
5.	Propozycja nowego przepisu art. 2 ust. 4-5	<p><i>W art. 2 po ust. 3 proponuje się dodać także ust. 4-5 w brzmieniu:</i></p> <p>“4. Przepisów ustawy, nie stosuje się także do kierowcy delegowanego w transporcie drogowym, który wykonuje przewozy na rzecz przewoźnika posiadającego siedzibę w innym niż Rzeczypospolita Polska państwie członkowskim, pojazdem wyposażonym w inteligentny tachograf i który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wykonuje przejazd tranzytem; 2) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób; 3) w trakcie przewozu dwustronnego rzeczy wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium RP, innego państwa członkowskiego UE lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem, że załadunek rzeczy i rozładunek rzeczy nie jest wykonywany na terytorium tego samego państwa; 4) po przewozie dwustronnym rzeczy, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonano żadnej dodatkowej czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy, następnie wykonuje przewóz dwustronny rzeczy do państwa członkowskiego siedziby, podczas którego wykonuje dodatkowo maksymalnie dwie czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium RP, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem, że dodatkowe czynności załadunku rzeczy i rozładunku rzeczy nie są wykonywane na terytorium tego samego państwa; 5) w trakcie przewozu dwustronnego osób dodatkowo jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów na terytorium RP, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem, że przewóz osób nie jest wykonywany między dwoma miejscami położonymi na terytorium tego samego państwa członkowskiego; to samo dotyczy przejazdu powrotnego; 6) wykonuje przewóz drogowy rzeczy na początkowym lub końcowym odcinku transportu kombinowanego, jeżeli ten odcinek sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych rzeczy. 	Przedmiotowe kwestie są uregulowane w innej jednostce redakcyjnej (art. 4). Kierowcy, o których mowa w art. 4 nie są jednak w ogóle pracownikami delegowanymi, ani na podstawie niniejszej ustawy ani ogólnych przepisów dotyczących delegowania w ramach świadczenia usług. Dlatego też powyższy przepis nie wskazuje do kogo nie stosuje się przepisów ustawy, tylko merytorycznie rozstrzyga, kto jest kierowcą delegowanym, a kto nie. Taka redakcja ustawy jest wynikiem prac i konsultacji prowadzonych w ramach Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców utworzonego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. w sprawie utworzenia Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, a treść projektu została opracowana pod względem legislacyjno-prawnym przez Rządowe	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		<p>5. Kierowca, o którym mowa w ust. 3, nie jest pracownikiem delegowanym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.”</p> <p>Uzasadnienie: Wyłączenia z zakresu przedmiotowo-podmiotowego ustawy powinny być w tej samej jednostce redakcyjnej, umiejscowionej zaraz po przepisie ogólnym określającym zakres. Dlatego też zaproponowano przeniesienie przepisów art. 4-5 do stanowiącego o wkluczeniach art. 2.</p> <p>Jednocześnie, zdaniem TLP, przepisy o charakterze przejściowym nie powinny znajdować się w przepisach samej ustawy, ale być umieszczone w miejscu do tego przeznaczonym, stąd kwestia możliwości wykonywania pewnych operacji transportowych przez określony okres powinna być uregulowana w rozdziale 9 „Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe”.</p> <p>Proponujemy w tych przepisach (patrz uwaga pod pozycją 24 tabeli) dodanie po art. 40 art. 40a w brzmieniu: “Art. 40a. Do dnia 20 sierpnia 2023 r. wyłączenia, o których mowa w art. 2 ust. 4 pkt 3–5, stosuje się także do kierowców pojazdów nie wyposażonych w inteligentne tachografy. Przepis art. 2 ust. 5 stosuje się odpowiednio.”</p>	Centrum Legislacji, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej.	
6.	Art. 3	<p>W art. 3 proponujemy:</p> <p>- po pkt 4 dodanie pkt 4a w brzmieniu:</p> <p>“4a) państwo siedziby przewoźnika - państwo, w którym przewoźnik drogowy:</p> <p>a) posiada siedzibę w rozumieniu art. 2 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.)</p> <p>- w przypadku przewoźnika z państwa członkowskiego lub państwa członkowskiego EFTA, lub</p> <p>b) jest zarejestrowany i dopuszczony do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie przepisów krajowych tego państwa - w przypadku przewoźnika z państwa trzeciego;”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Definicje określone są w art. 3 zgodnie są konstrukcją definicji obecnie obowiązujących w ustawie o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Niniejsza ustawa stanowi bowiem tylko przepisy szczególne wobec ustawy ogólnej, dlatego uzasadnione jest zastosowanie podobnej konstrukcji aktu prawnego. Ponadto jak już zostało wskazane państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) objęte są</p>	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		<p>- pkt 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>“5) przewoźnik drogowy delegujący kierowcę - przewoźnik drogowy, na którego polecenie kierowca wykonuje zadania służbowe w ramach przewozów drogowych poza państwem, w którym znajduje się siedziba przewoźnika;”</p> <p>- skreśla się pkt 6</p> <p>- pkt 7 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>Wariant 1</i></p> <p>“7) kierowca delegowany - kierowca wykonujący na polecenie przewoźnika zadania służbowe w ramach przewozów drogowych poza państwem, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, który jest pracownikiem w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na którego terytorium wykonywane są te zadania;”</p> <p><i>Wariant 2</i></p> <p>“7) kierowca delegowany - kierowca wykonujący na polecenie przewoźnika zadania służbowe w ramach przewozów drogowych poza państwem, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, który jest pracownikiem:</p> <p>a) zatrudnionym w warunkach odpowiadających warunkom określonym w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320, z 2021 r. poz. 1162 oraz z 2022 r. poz. 655) - w przypadku kierowców wykonujących przewozy drogowe na terytorium RP,</p> <p>b) w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na którego terytorium wykonywane są te zadania – w przypadku kierowców wykonujących przewozy drogowe zagranicą;”</p> <p>- skreśla się pkt 8, 11 i 12</p> <p>- pkt 13 i 14 otrzymują brzmienie:</p> <p>“13) przewóz dwustronny rzeczy - przewóz rzeczy na terytorium RP na podstawie umowy przewozowej:</p>	<p>bowiem przepisami dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE i ma do nich zastosowanie bezpośrednio ustawa o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Wskazanie państwa siedziby przedsiębiorcy/przewoźnika nie budzi wątpliwości w stosowaniu przepisów ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Wprowadzanie odmiennej definicji odnoszącej się tylko do przewozów, do których stosuje się niniejszą ustawę, mogłoby wprowadzić obowiązek każdorazowego badania tej siedziby w sposób odrębny od przepisów ogólnych. W przypadku pojawienia się wątpliwości w tym zakresie, kwestia ta zostanie niezwłocznie uregulowana i doprecyzowana. Mając na uwadze, że pojęcie „inteligentny tachograf” użyte jest w ustawie tylko raz, nie jest zasadne wprowadzanie takiej definicji. Należy także wskazać, że zaproponowana definicja jest niezgodna z rozporządzeniem (UE) 165/2014, albowiem w niniejszej ustawie mowa jest tylko o urządzeniu</p>	
--	--	---	---	--

		<p>a) do Rzeczypospolitej Polski:</p> <ul style="list-style-type: none"> - z państwa siedziby przewoźnika - w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika z tego państwa; - z państwa członkowskiego, państwa członkowskiego EFTA lub państwa trzeciego – w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika posiadającego siedzibę na terytorium RP, <p>b) z Rzeczypospolitej Polski do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do państwa siedziby przewoźnika - w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika z tego państwa, - do państwa członkowskiego, państwa członkowskiego EFTA lub państwa trzeciego - w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika posiadającego siedzibę na terytorium RP;” <p>14) przewóz dwustronny osób – przewóz w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób w rozumieniu odpowiednio art. 4 pkt 7 i 11 ustawy z dnia z dnia 6 września 2001 r o transporcie drogowym, podczas którego kierowca wykonuje jedną z następujących czynności:</p> <p>a) zabiera pasażerów w Polsce i wysadza ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w państwie siedziby przewoźnika - w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika z tego państwa, - w państwie członkowskim, państwie członkowskim EFTA lub w państwie trzecim – w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika posiadającego siedzibę na terytorium RP; <p>b) wysadza pasażerów w Polsce, którzy zostali zabrani:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w państwie siedziby przewoźnika - w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika z tego państwa, - w państwie członkowskim, państwie członkowskim EFTA lub w państwie trzecim – w przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika posiadającego siedzibę na terytorium RP; lub <p>c) zabiera i wysadza pasażerów w państwie siedziby przewoźnika drogowego w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009;”</p>	<p>najnowszej generacji, czyli tachografie inteligentnym II generacji.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>- pkt 16 otrzymuje brzmienie:</p> <p>“16) przewóz kabotażowy - przewóz kabotażowy w rozumieniu art. 4 pkt 12 ustawy z dnia z dnia 6 września 2001 r o transporcie drogowym;”.</p> <p>- po pkt 18 proponuje się dodać pkt 19 w brzmieniu:</p> <p>“19) inteligentny tachograf - tachograf zgodny z art. 8–10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W ocenie TLP w art. 3 wymaga uporządkowania.</p> <p>W przedłożonym projekcie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pominięto istotne określenia występujące w tekście ustawy, które należało doprecyzować w jednoznaczny sposób (przykładem jest tutaj „siedziba przewoźnika”, która w przypadku podmiotów zarejestrowanych poza Unią Europejską nie odpowiada definicji określonej w art. 2 pkt 8 • rozporządzenia (WE) nr 1071/2009), użyto zbyt wielu definicji występujących w ustawie pojęć, które są jednoznaczne na gruncie języka polskiego lub rozbudowane o zbędne i jednoznaczne dopełnienia (np. w słowniczku występowały trzy pojęcia „przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”, „przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” oraz „przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”; w każdym z tych pojęć użyto jednoznacznych i nie wymagających dopełnień „z terytorium RP”, „na terytorium RP” i „z państwa trzeciego”; w tym ostatnim przypadku pojęcie „państwo trzecie” zostało dodatkowo zdefiniowane zostało w art. 3 w pkt 10; stąd wystarczy w ocenie TLP zdefiniować jedynie pojęcie „przewoźnika drogowego” a kwestia dodatkowych dookreśleń nie budzi 		
--	--	---	--	--

		<p>wątpliwości z punktu widzenia wykładni językowej i jest zbędna - niezgodna z zasadą „oszczędności” legislacyjnej), (ta sama uwaga dotyczy powielania z odpowiednimi dopełnieniami definicji „kierowcy delegowanego”),</p> <ul style="list-style-type: none"> nie uwzględniono w definicji „przewozu dwustronnego rzeczy”, „przewozu dwustronnego osób” i „kabotażu” i przewozów wykonywanych na podstawie umów wielostronnych lub dwustronnych (stąd zaproponowane w dwóch definicjach odesłanie do przepisów ustawy o transporcie drogowym a nie do unijnych aktów prawnych, a w przypadku jednej, rozbudowanie i bardziej precyzyjną definicję); <p>TLP zaproponował także uwzględnienie w słowniku ustawowym dość istotnego pojęcia jakim jest „inteligentny tachograf”. Było ono wprawdzie użyte w jednym z zaproponowanych w projekcie przepisów, wraz z odpowiednim jednoznacznym opisem, niemniej znacznie bardziej eleganckie wydaje się używanie w przepisach ustawy skróconej formy, która została zdefiniowana w art. 3. Szczególnie, że zaproponowaliśmy dwukrotne użycie tego pojęcia.</p>		
7.	Art. 3	(...) dla uniknięcia wątpliwości, do spisu pojęć (art. 3 Projektu) warto dodać „pojazd silnikowy”, ewentualnie zawrzeć stosowne odesłanie do właściwych przepisów pojazd ten definiujących.	Definicja pojazdu silnikowego określona jest w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.	Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
8.	Art. 4-6	<p>Proponuje się skreślić art. 4-6.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Zaproponowane przepisy stanowiły dodatkowe wyłączenia (wykluczenia) z zakresu przedmiotowo-podmiotowego ustawy. Zdaniem TLP, wszystkie takie wyłączenia z zakresu ustawy powinny być w tej samej jednostce redakcyjnej, umiejscowionej zaraz po przepisie ogólnym określającym taki zakres. Dlatego też zaproponowano przeniesienie przepisów art. 4-5 do stanowiącego o wkluczeniach art. 2. Stąd propozycja skreślenia art. 4 i 5.</p> <p>Z kolei art. 6 stanowi o prawie pracownika do informacji o warunkach zatrudnienia. Taka norma nie powinna znajdować się w rozdziale zatytułowanym „Przepisy ogólne”, ale wśród innych przepisów określających warunki pracy. Stąd propozycja skreślenia art. 6 i przeniesienia jego postanowień do zaproponowanego brzmienia art. 7 ust. 7 (patrz pozycja 9 tabeli) oraz do zaproponowanego brzmienia art. 8a ust. 2 (patrz pozycja 11 tabeli)</p>	Wyjaśnienia jak wyżej.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

9.	<p>Propozycja nowego przepisu</p> <p>Tytuł rozdziału 2 ustawy</p>	<p>Rozdział 2</p> <p>Warunki zatrudnienia kierowców delegowanych</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Zmiana wynika z usunięcia pojęcia „sektor drogowy”, a także z propozycji rozszerzenia zakresu regulacji objętej przepisami rozdziału o przepisy odnoszące się do warunków pracy kierowców delegowanych z terytorium Rzeczypospolitej Polski (patrz pozycja 11 tabeli i proponowany art. 8a)</p>		<p>Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)</p>
10.	Art. 7	<p>Art. 7. Przewoźnik delegujący kierowcę na terytorium RP zapewnia mu warunki zatrudnienia nie mniej korzystne niż wynikające z przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320) oraz innych przepisów określających prawa i obowiązki pracowników.</p> <p>2. Warunki zatrudnienia, o których mowa w ust. 1, dotyczą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) norm i wymiaru czasu pracy oraz okresów odpoczynku dobowego i tygodniowego; 2) wymiaru urlopu wypoczynkowego; 3) wynagrodzenia za pracę; 4) bezpieczeństwa i higieny pracy; 5) ochrony pracownic w okresie ciąży oraz w okresie urlopu macierzyńskiego; 6) zatrudniania młodocianych oraz wykonywania pracy lub innych zajęć zarobkowych przez dziecko; 7) zasady równego traktowania oraz zakazu dyskryminacji w zatrudnieniu, o których mowa w art. 112 i art. 113 Kodeksu pracy; 8) należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową z miejsca pracy na terytorium RP, do którego pracownik został delegowany, do innego miejsca pracy na terytorium RP lub poza terytorium RP. <p>3. Ustalając wynagrodzenie za pracę, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, bierze się pod uwagę wszystkie obowiązkowe składniki wynagrodzenia wynikające z przepisów, o których mowa w ust. 1, w tym dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych.</p>	<p>Uwaga wykracza poza zakres wdrożenia art. 1 dyrektywy 2020/1057. Przyjęcie odrębnych od zasad ogólnych warunków zatrudniania w transporcie drogowych wymaga przeprowadzenia szczegółowych konsultacji z partnerami społecznymi, w szczególności z Radą Dialogu Społecznego. Przewoźnik delegujący kierowcę na terytorium RP powinien zapewnić mu warunki zatrudnienia takie (nie mniej korzystne), jakie są zagwarantowane dla kierowców zatrudnianych przez polskich przedsiębiorców. Warunki te mogą być bardziej korzystne, o ile takie rozwiązania są wymagane w przepisach krajowych państwa wysyłającego. Nierównym traktowaniem byłoby wymaganie innych zasad</p>	<p>Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)</p>

	<p>4. Przy porównywaniu wynagrodzenia wypłacanego pracownikowi delegowanemu i wynagrodzenia za pracę, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, porównuje się całkowite kwoty wynagrodzenia brutto, a nie poszczególne składniki wynagrodzeń.</p> <p>5. Do wynagrodzenia za pracę, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, wlicza się dodatek z tytułu delegowania w części, która nie stanowi zwrotu wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania. W przypadku gdy prawo właściwe dla stosunku pracy pracownika delegowanego na terytorium RP nie określa części dodatku z tytułu delegowania, która stanowi zwrot wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, cały dodatek uznaje się za zwrot tych wydatków.</p> <p>6. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 powinno być:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wyższe niż dochód uprawniający do świadczeń pieniężnych z pomocy społecznej określonych w ustawie z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej w odniesieniu do cudzoziemca oraz każdego członka rodziny pozostającego na jego utrzymaniu; 2) nie niższe niż wynagrodzenia pracowników wykonujących na terytorium RP w tym samym wymiarze czasu pracy, pracę porównywalnego rodzaju lub na porównywalnym stanowisku; 3) nie niższe niż 70% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej w województwie, w którym jednostka przyjmująca ma siedzibę, w roku poprzedzającym złożenie wniosku o udzielenie zezwolenia, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 26 października 1995 r. o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego (Dz. U. z 2019 r. poz. 2195 oraz z 2021 r. poz. 11, 1177, 1243 i 1535). <p>7. Przewoźnik delegujący kierowcę na terytorium RP kierowcy jest obowiązany poinformować go o przysługujących mu w związku z delegowaniem prawach i spoczywających na nim obowiązkach.</p> <p>Uzasadnienie:</p>	<p>wobec przewoźników z innych państw. Ustawa o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym nie jest jednak regulacją, która ma zastosowanie do wszystkich kierowców, dlatego takie rozwiązania nie mogą zostać w tym akcie przyjęte. Przedmiotowa kwestia zostanie poddana odrębnej analizie.</p>	
--	--	---	--

		<p>Wątpliwości budzi odesłanie w zakresie warunków zatrudnienia do ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. W istocie wskazuje ona w pośredni sposób na odpowiednie przepisy Kodeksu pracy. Tym samym proponowany przepis art. 7 zawiera kaskadowe odesłanie wielokrotnie kwestionowane w doktrynie jako niezgodne z zasadami poprawnej legislacji. Ponadto, przepisy do których odsyła przepis art. 7 projektu ustawy, można stosować jedynie odpowiednio, gdyż każdy z nich w swojej hipotezie odnosi się do stanu faktycznego jakim jest okres 12-miesięcznego zatrudnienia na terytorium RP. Wprawdzie projektodawca próbuje rozwiązać ten problem poprzez propozycję przepisu art. 8 ust. 1, niemniej jest to konstrukcja budząca duże wątpliwości. Szczególnie, że co do zasady przewozy drogowe wykonywane przez zagranicznego przewoźnika nie mają charakteru permanentnego, gdyż inaczej naruszałaby przepisy o kabotażu i przepisy o siedzibie i tym samym byłby nielegalne!</p> <p>Dlatego też proponujemy szczegółowe uregulowanie tej zasadniczej kwestii w proponowanych przepisach, co spowodowałoby, że przepisy byłyby przyjazne i przejrzyste zarówno dla pracodawców, jak i kierowców. Zapobiegłoby to ustalaniu tych podstawowych z punktu widzenia relacji pracodawca-kierowca norm prawnych dotyczących delegowania w transporcie drogowym z kilku na raz aktów prawnych!</p> <p>Niezrozumiałym jest dla nas odniesienie do art. 139a ustawy o cudzoziemcach w zaproponowanym przez projektodawców brzmieniu. Sprawy nie wyjaśnia także uzasadnienie.</p> <p>Należy zwrócić także uwagę na fakt, że przepis ustawy o cudzoziemcach, do którego odsyła projekt stanowi o warunkach zatrudnienia pracowników posiadających zezwolenie na pracę lub krótkotrwale przenoszonych wewnątrz przedsiębiorstwa i na zasadzie kolejnego odesłania (odesłanie kaskadowe).</p> <p>Dlatego też, jeżeli celem było wskazanie wysokości wynagrodzenia, to należy to uczynić wprost w przepisach projektowanej ustawy (bez odesłania) i rozszerzyć ten wymóg na wszystkich kierowców, gdyż wynagrodzenie kierowców z niektórych państw Unii jest także znacząco niższe od wynagrodzenia w polskich przedsiębiorstwach.</p> <p>Mając powyższe na uwadze zaproponowano nowe brzmienie art. 7.</p>		
11.	Art. 8	Proponuje się nowe brzmienie art. 8:	Przepis art. 8 wdraża art. 1 ust. 8 dyrektywy 2020/1057:	Związek Pracodawców

		<p>„Art. 8. Do kierowcy delegowanego na terytorium RP stosuje się odpowiednio art. 6 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Jak już wskazano wcześniej, w uwadze sformułowanej pod poz. nr 9 tabeli, przepis art. 8 ust. 1 nie ma zastosowania, gdyż co do zasady przewozy drogowe wykonywane przez zagranicznego przewoźnika nie mają charakteru permanentnego. Inaczej naruszałyby przepisy o kabotażu i przepisy o siedzibie i tym samym byłyby nielegalne! Stąd propozycja skreślenia w art. 8 ust. 1 i oznaczenie ust. 2 jako art. 8.</p>	<p>do celów art. 3 ust. 1a dyrektywy 96/71/WE delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie, wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób. Ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w kontekście takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego on zastępuje. Przepis ten jest niezbędny, albowiem z uwagi na wysoce mobilny charakter sektora transportu kierowcy nie są co do zasady delegowani do innego państwa członkowskiego na podstawie umów o świadczenie usług na długie okresy, jak ma to niekiedy miejsce w innych sektorach. Należy zatem wyjaśnić, w jakich okolicznościach zawarte w dyrektywie 96/71/WE przepisy dotyczące delegowania długoterminowego nie mają zastosowania do takich kierowców. Art. 1 ust. 8 dyrektywy 2020/1057 został wprowadzony w trakcie negocjacji z inicjatywy Polski, tak aby jednoznacznie</p>	<p>Transport i Logistyka Polska (TLP)</p>
--	--	---	---	---

			wskazać, że kierowcy nie są objęci przepisami o delegowaniu długoterminowym i zastępowaniu pracowników.	
12.	Propozycja nowego przepisu Art. 8a	<p>Po art. 8 proponuje się dodanie art. 8a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 8a. 1. Przewoźnik delegujący kierowcę z terytorium RP, zapewnia mu warunki zatrudnienia zgodne z wymaganiami określonymi w prawie krajowym oraz w innych przepisach regulujących prawa i obowiązki kierowców delegowanych w państwie, na którego terytorium kierowca wykonywać będzie zadania służbowe w ramach przewozów drogowych, pod warunkiem, że są one nie mniej korzystne niż wynikające z przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320) oraz innych polskich przepisów określających prawa i obowiązki pracowników.</p> <p>2. Przewoźnik delegujący kierowcę z terytorium RP kierowcy jest obowiązany poinformować go o przysługujących mu w związku z delegowaniem prawach i spoczywających na nim obowiązkach.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W ocenie TLP, aby uwzględniając konieczność zapewnienia czytelności prawa, należy w ustawie wskazać także warunki pracy kierowcy delegowanego z terytorium RP. Nie stoi temu na przeszkodzie zakres ustawy określony w art. 1 w brzmieniu zaproponowanym przez TLP i pozwoli to jednocześnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wprowadzić zasadę korzystności w przypadku kierowców delegowanych z terytorium RP oraz • wskazać obowiązek informacyjny o warunkach zatrudnienia dla tych kierowców. 	Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy projektu ustawy. Przepisy ustawy nie określają warunków zatrudnienia kierowców delegowanych z terytorium RP, podobnie jak przepisy ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług nie określają takich warunków w stosunku do wszystkich innych branż. Uwaga wymaga kompleksowej analizy pod kątem zgodności obu regulacji i ich ewentualnej zmiany.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
12.	Art. 9 ust. 2 pkt. 3, Art. 12 ust. 3 pkt. 3, Art. 19 ust. 1 pkt. 3	(...) mając na względzie rodzaj dokumentów, którymi mogą posługiwać się kierowcy, warto rozważyć, czy w katalogu tych dokumentów (a wskazanych m. in. w art. 9 ust. 2 pkt 3, art. 12 ust. 3 pkt 3, art. 19 ust. 1 pkt 3 Projektu) oprócz prawa jazdy nie wymienić również (alternatywnie) Karty Kwalifikacji Kierowcy.	Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowej regulacji. Odnosząc się do uwagi w zakresie rozważenia rozszerzenia katalogu dokumentów wskazanych m. in. w art. 9 ust 2. pkt 3, art. 12 ust. 3 pkt 3 art. 19 ust.	Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców

			1 pkt 3 o Kartę Kwalifikacji Kierowcy należy wskazać, że określenie zamkniętego katalogu dokumentów, jakimi powinien dysponować podczas kontroli kierujący, wynika bezpośrednio z przepisów dyrektywy (UE) 2020/1057, podobnie jak został w tej regulacji określony zakres danych przekazywanych w zgłoszeniu delegowania. Elementy te zostały enumeratywnie wymienione we wdrażanej ustawie dyrektywie. Zgodnie z art. 1 ust. 11 lit. a pkt (iii) tej unijnej regulacji zgłoszenie delegowania zawiera informacje takie jak: tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy.	
13.	Art. 9 ust. 2	<p>W art. 9 proponuje się nowe brzmienie ust. 2:</p> <p>„2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji zawartych w zgłoszeniu delegowania, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając konieczność zapewnienia identyfikacji przewoźnika, kierowcy i pojazdu oraz danych niezbędnych do kontroli prawidłowości delegowania kierowcy na terytorium RP oraz zakres danych zawartych w systemie IMI.”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Celem propozycji jest przeniesienie zakresu regulacji art. 9 ust. 2 projektowanej ustawy do ewentualnego rozporządzenia jako aktu wykonawczego, właściwego dla przepisów szczegółowych (tu dotyczących zgłoszenia delegowania). Takie rozwiązanie przede wszystkim umożliwi bardziej elastyczne wprowadzanie modyfikacji zakresu informacji,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zakres przetwarzanych danych osobowych powinien zostać wskazany w akcie prawnym o randze ustawy. Ponadto szczegółowe informacje nt. funkcjonalności systemu MI reguluje rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2179 z dnia 9 grudnia 2021 r. w sprawie funkcji publicznego interfejsu połączonego z systemem wymiany informacji na rynku</p>	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		poprzez nie nowelizację ustawy, ale rozporządzenia, a także jest zgodne z Zasadami techniki prawodawczej.	wewnętrznym w odniesieniu do delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego.	
14.	Art. 9 ust. 5	<p>W art. 9 proponuje się nowe brzmienie ust. 5:</p> <p>„5. Dla celów kontroli przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium RP na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania w interfejsie publicznym połączonym z systemem IML, przy czym dopuszcza się opóźnienia w takiej aktualizacji, jeżeli powstały one z przyczyn niezależnych od przewoźnika drogowego lub na które przewoźnik ten nie miał wpływu.”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Wobec penalizacji obowiązku bieżącej aktualizacji zgłoszenia (projektowany pkt 11 załącznika do ustawy) w trybie odpowiedzialności administracyjnej, zasadne jest wskazanie przesłanek ekskulpujących dla przewoźnika, który wypełnił projektowany obowiązek aktualizacyjny, a pomimo tego aktualizacja nie jest widoczna, z przyczyn niezależnych.</p>	Niniejszy przepis wdraża art. 1 ust. 12 dyrektywy (UE) 2020/1057, który brzmi: do celów kontroli przewoźnik na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania, o których mowa w ust. 11 lit. a), w publicznym interfejsie połączonym z IML. Przepis ten nie przewiduje przesłanek ekskulpujących dla przewoźnika, niemiej jednak w zgodzie z zasadą prawy obiektywnej w postępowaniu administracyjnym w toku ww. postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
15.	Art. 12 ust.3 pkt. 2	Wątpliwości budzi przede wszystkim zakres danych osobowych wskazany w projektowanym art. 12 ust. 3 pkt 2, w którym proponuje się, że <i>zgłoszenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, zawiera następujące informacje: 2) imię i nazwisko osoby wyznaczonej do kontaktów z organem, o którym mowa w art. 23 ust. 3, oraz uprawnionej do reprezentowania przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego w sprawach dotyczących warunków zatrudnienia, jej adres zamieszkania albo adres do korespondencji, jeżeli jest inny niż</i>	Przepisy dotyczące delegowania pracowników, zawarte w dyrektywie 96/71/WE oraz przepisy dotyczące egzekwowania tych przepisów, zawarte w dyrektywie 2014/67/UE, mają zastosowanie do sektora	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych

		<p><i>adres zamieszkania, numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym.</i> Projektowane rozwiązanie budzi wątpliwości z punktu widzenia zgodności z zasadą minimalizacji danych (art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 2016/679) . Projektodawca nie uzasadnił, dlaczego zakres danych dotyczących osoby uprawnionej do reprezentowania przewoźnika drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest tak szeroki. W projektowanym przepisie nie wskazano do jakiego celu dane, o których w nim mowa, będą służyć, zważywszy na ich szeroki zakres. Wprowadza się wymóg podania m.in. danych osobowych w postaci zarówno adresu e-mail, jak i numeru telefonu, podczas gdy polskie prawo nie przewiduje obowiązku posiadania tego rodzaju danych. Z treści projektu ustawy, ani z jej uzasadnienia nie wynika, czy pozyskiwanie danych wskazywanych w projektowanym przepisie jest niezbędne do realizacji celu przetwarzania, który także nie został precyzyjnie określony, co jest niezgodne z zasadą ograniczenia celu (art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia 2016/679). Nie wskazano ponadto, w jaki sposób pozyskane dane będą przetwarzane (w sposób zautomatyzowany czy niezautomatyzowany) oraz nie określono okresu retencji danych, co jest niezgodnie z zasadą ograniczenia przechowywania (art. 5 ust. 1 lit. e) rozporządzenia 2016/679).</p>	<p>transportu drogowego, z uwzględnieniem przepisów szczególnych określonych w dyrektywie (UE) 2020/1057. Przepisy sektorowe dotyczące delegowania kierowców zostały oparte na istnieniu wystarczającego powiązania między kierowcą a świadczoną usługą oraz terytorium przyjmującego państwa członkowskiego UE. Podobnie odrębnie zostały uregulowane zasady dotyczące egzekwowanie tych przepisów, zależnie od stopnia powiązania poszczególnych rodzajów przewozów z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego UE. W zakresie egzekwowania tych przepisów <i>lex specialis</i> wprowadza odstępstwa jedynie od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/67/UE. W kwestiach nieuregulowanych w <i>lex specialis</i> stosuje się zatem odpowiednio przepisy ogólne. Mając na względzie powyższe należy podkreślić, że zakres danych osobowych, o których mowa w art. 12 ust. 3 pkt 2 niniejszego projektu ustawy został podobnie uregulowany do obecnie obowiązujących przepisów przyjętych w</p>	
--	--	--	--	--

			<p>ustawie o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (por. art. 24 ust. 1 i 2 oraz ust. 3 pkt 6 ww. ustawy). Przepisy tej ustawy mają zastosowanie do transportu drogowego zgodnie wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 1 grudnia 2020 r. w sprawie C-815/18, Federatie Nederlandse Vakbeweging. Zgodnie z obecnie obowiązującymi obowiązkami pracodawca delegujący pracownika na terytorium RP wyznacza osobę upoważnioną do pośredniczenia w kontaktach z PIP oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień, która dodatkowo przebywa w okresie delegowania na terytorium RP. Pracodawca delegujący pracownika na terytorium RP najpóźniej w dniu rozpoczęcia świadczenia usługi składa PIP oświadczenie zawierające m.in. dane ww. osoby, obejmujące jej imię i nazwisko, adres, pod którym przebywa, oraz numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym. Ponadto na żądanie PIP ww. osoba niezwłocznie przekazuje PIP</p>	
--	--	--	---	--

			<p>dane osoby upoważnionej przez pracodawcę delegującego pracownika na terytorium RP do reprezentowania go w trakcie kontroli prowadzonej przez PIP. Dane tej osoby obejmują jej imię i nazwisko, adres, pod którym przebywa, oraz numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym. Na uzasadniony wniosek PIP, w związku z prowadzoną kontrolą, ta osoba powinna być dostępna na terytorium RP.</p> <p>Warto podkreślić, że dane osobowe gromadzone i przetwarzane w ramach powyższych przepisów mogą dotyczyć aż dwóch osób, tj. osoby upoważnionej do pośredniczenia w kontaktach z PIP oraz osoby upoważnionej do reprezentowania pracodawcy w trakcie kontroli. Obie te osoby powinny być dostępne na terytorium RP i wskazać adres, pod którym przebywają. Niniejszy projekt ustawy znosi natomiast bariery administracyjne dotyczące obowiązku dostępności wyznaczonych osób na terytorium RP oraz przechowywania na terytorium RP w postaci</p>	
--	--	--	--	--

			<p>papierowej lub elektronicznej dokumentów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Nowo projektowane rozwiązania mają na celu minimalizację zbieranych informacji oraz uproszczenie stosowanych procedur. Takie działania nie mogą jednak uniemożliwić zbieranie danych niezbędnych PIP do prawidłowego przeprowadzenia czynności kontrolnych. Wskazane w art. 12 ust. 3 pkt 2 projektu ustawy dane umożliwiają bowiem sprawny kontakt z osobą wyznaczoną do kontaktów z PIP, która jest jednocześnie upoważniona do reprezentowania kontrolowanego przewoźnika drogowego. Kontakt telefoniczny lub za pośrednictwem wiadomości elektronicznej umożliwia PIP szybkie i skuteczne uzyskanie koniecznych wyjaśnień, a także przesłanie wymaganych kopii dokumentów. Pozyskane dane będą przetwarzane w sposób niezautomatyzowany zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p>	
--	--	--	--	--

16.	Art. 12 ust. 3-5	<p>W art. 12 skreśla się projektowany ust. 3-5 i po ust. 2 wprowadza się nowy ust. 3 w brzmieniu:</p> <p>„3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zakres informacji zawartych w zgłoszeniu delegowania, o którym mowa w ust. 1 pkt 1; 2) zakres informacji zawartych w potwierdzeniu delegowania, o którym mowa w ust. 1 pkt 2; 3) wzór formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego; <p>uwzględniając konieczność zapewnienia identyfikacji przewoźnika, kierowcy i pojazdu oraz danych niezbędnych do kontroli prawidłowości delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Celem propozycji jest przeniesienie zakresu regulacji art. 12 ust. 3 i 4 projektowanej ustawy do ewentualnego rozporządzenia, jako aktu wykonawczego, właściwego dla przepisów szczegółowych (tu dotyczących zgłoszenia delegowania z państwa trzeciego). Takie rozwiązanie przede wszystkim umożliwi bardziej elastyczne wprowadzanie modyfikacji zakresu informacji, poprzez nie nowelizację ustawy, ale rozporządzenia, a także jest zgodne z Zasadami techniki prawodawczej.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Zakres przetwarzanych danych osobowych powinien zostać wskazany w akcie prawnym o randze ustawy.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
17.	Art. 17 ust. 5	<p>Art. 17 ust. 5 projektowanej ustawy, otrzymuje następujące brzmienie:</p> <p>„5. <i>Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1 i 2, na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z zastrzeżeniem art. 18 i 19.</i>”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Celem propozycji jest wprowadzenie zasady, zgodnie z którą do warunków i trybu kontroli delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, stosowane będą przepisy określające warunki i tryb kontroli drogowych przeprowadzanych przez inspektorów ITD, jednakże z uwzględnieniem odrębności w tych warunkach i trybie,</p>	Art. 17 i art. 18 nie dotyczą warunków i trybu przeprowadzania kontroli, tylko określają dodatkowe obowiązki inspektora dotyczące wprowadzania danych do CEN i przekazywania informacji do PIP.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		wynikających ze specyfiki projektowanej ustawy. Te odrębności należy wskazać poprzez odesłania do konkretnych jednostek redakcyjnych projektu, je ustanawiających.		
18.	Art. 18	<p>W art. 18 skreśla się ust. 2-5, zaś dotychczasowy ust. 1 otrzymuje numer jednostki redakcyjnej „Art. 18</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Propozycja ma na celu usunięcie zdublowanych przepisów art. 74 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (wobec stosowania warunków i trybu kontroli drogowych na podstawie odesłania zawartego w art. 17 ust. 5 projektowanej ustawy).</p> <p>Dodatkowo, w ocenie TLP nie istnieje jakakolwiek przesłanka racjonalna i praktyczna, uzasadniająca wprowadzenie kolejnego, czwartego dokumentu, na którym będą zawarte ustalenia z kontroli drogowych (obecnie już jest: protokół z kontroli drogowych na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym, protokół z kontroli drogowych na podstawie ustawy z dnia 19 sierpnia 2011r. o przewozie towarów niebezpiecznych, protokół z kontroli drogowych dna podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych). Jeżeli istnieje potrzeba sprawdzania innych danych niż określone w tych protokołach lub wprowadzenia nowego zakresu dokumentów, to wydaje się, iż należy dokonać odpowiedniej nowelizacji przepisów odpowiednich rozporządzeń określających wzory tych dokumentów, np. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego.</p>	Uwaga uwzględniona.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
19.	Art. 19 ust. 2	<p>Przedmiotowy przepis jest sprzeczny z</p> <p>Art. 18 ust. 1, Art. 32 ust. 1 i 2, Art. 33 ust. 1 oraz pkt. 7 załącznika do projektu ustawy.</p> <p>Propozycja zmiany: wykreślenie proponowanego przepisu ust. 2</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Zgodnie z Art. 19, ust. 2 inspektor ITD przeprowadzający kontrolę drogową nie sporządza protokołu kontroli w przypadku określonym w poprzednim ustępie, tj. gdy kierowca nie okaże kopii zgłoszenia delegowania.</p> <p>Należy wziąć pod uwagę to, że w Art. 18, ust. 1 projektodawca nałożył na inspektora ITD, przeprowadzającego kontrolę drogową, obowiązek sporządzenia protokołu, jeżeli w trakcie kontroli zostaje stwierdzone naruszenie lub wykroczenie, o których mowa w Art. 32 lub 33 projektu ustawy.</p>	Mając na uwadze, że kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej to kierowca zatrudniony w warunkach odpowiadających warunkom określonym w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320, z 2021 r. poz. 1162 oraz z 2022 r. poz. 655) w innym państwie członkowskim, tymczasowo skierowany do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźnika	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)

		<p>Z kolei nieokazanie kopii zgłoszenia delegowania w trakcie kontroli drogowej przez kierowcę, którego uznaje się za delegowanego, jest równoznaczne z popełnieniem naruszenia przez przewoźnika i wykroczenia przez kierowcę, które są sankcjonowane zgodnie z Art. 32 i 33 projektu ustawy.</p> <p>Przedstawiony stan rzeczy wskazuje na niejednoznaczny charakter przedmiotowego przepisu. Jego obecne brzmienie może być interpretowane na różne sposoby np.: może sugerować o uznaniowości decyzji inspektora w sprawie sporządzenia protokołu, a tym samym nałożenia grzywny lub kary pieniężnej, gdy w tym samym czasie przepisy projektu ustawy w sposób precyzyjny określają sytuacje, w których inspektor jest zobowiązany do sporządzenia protokołu i wymierzenia kary osobie naruszającej przepisy projektu ustawy.</p> <p>Przedmiotowy przepis w swoim obecnym brzmieniu zagraża skuteczności projektu ustawy, dlatego w naszej ocenie powinien zostać wykreślony.</p>	<p>drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nie jest możliwe podczas kontroli na drodze jednoznaczne zbadanie relacji łączącej ww. kierowcę i jego pracodawcę. Ponieważ brak kopii zgłoszenia może wynikać z braku umowy o pracę, niezbędne jest, aby w tym przypadku kontrolę kontynuowała PIP, jako organ właściwy w Polsce do kontroli warunków i legalności zatrudnienia i badania umów o pracę.</p>	
20.	Art. 23 ust. 4	<p>Art. 23 ust. 4 projektowanej ustawy, otrzymuje następujące brzmienie:</p> <p><i>„4. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1 i 2, na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6 oraz art. 25.”.</i></p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Celem propozycji jest wprowadzenie zasady, zgodnie z którą do warunków i trybu kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym, stosowane będą przepisy określające warunki i tryb kontroli drogowych przeprowadzanych przez inspektorów ITD, jednakże z uwzględnieniem odrębności w tych warunkach i trybie, wynikających ze specyfiki projektowanej ustawy. Te odrębności należy wskazać poprzez odesłania do konkretnych jednostek redakcyjnych projektu, je ustanawiających.</p>	<p>Uwzględniono uwagę poprzez wskazanie, że inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową odpowiednio na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Należy podkreślić, że art. 18 nie wprowadza odrębności w zakresie warunków i trybu przeprowadzania kontroli przez ITD. Uwzględniając wcześniejszą uwagę TLP skreślono bowiem proponowane wstępnie ust. 2-5 w art. 18.</p>	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

			Art. 18, 19 i 25 wprowadzają dodatkowe warunki przeprowadzania tej kontroli.	
21.	Art. 25 ust. 1	<p>W art. 25 ust. 1 projektowanej ustawy, skreśla się wyraz „wprost”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W ocenie TLP możliwość dochodzenia należności z tytułu naruszeń popełnionych przez kierowców delegowanych nie może wynikać ani wprost ani nie wprost, tylko albo wynika albo nie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projektowany przepis jest zgodny z art. 94 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, który w podobnej procedurze związanej z naruszeniem obowiązków i warunków wykonywania przewozu drogowego stanowi, że w przypadku Gdy Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika <u>wprost</u> z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, funkcjonariusz lub pracownik organu przeprowadzającego kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej, określonej w załączniku nr 3 lub 4 do ww. ustawy.</p>	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
22.	Art. 25 ust. 2-6	<p>W art. 25 projektowanej ustawy, skreśla się ust. 2-6 (i odpowiednio zmienia numerację pozostałych ustępów).</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Treść ust. 2-6 stanowi powtórzenie przepisów art. 94 ust. 4-8 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym, stąd, wobec odesłania z art. 23 ust. 4 projektowanej ustawy do przepisów ustawy o transporcie drogowym, ust. 2-6 należy wykreślić.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zgodnie z decyzją Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców przedmiotowy projekt odrębnie od ustawy o</p>	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

			<p>transporcie drogowym reguluje kwestie dot. kar. W przypadku przedsiębiorców mających siedzibę w UE zastosowanie mają bowiem przepisy dotyczące transgranicznej egzekucji tych należności, w tym wzajemnej pomocy właściwych organów w zakresie wsparcia dla ww. środków egzekucyjnych. W zakresie przedsiębiorców z państw trzecich stosuje się natomiast projektowane przepisy dot. kaucji.</p>	
23.	Art. 25 ust. 7	<p>W art. 25 ust. 7 projektowanej ustawy, wyrazy „<i>kieruje lub usuwa pojazd, na koszt przewoźnika drogowego, o którym mowa w ust. 1</i>”, zastępuje się wyrazami „<i>usuwa pojazd z drogi, na koszt przewoźnika drogowego, o którym mowa w ust. 1</i>”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Celem propozycji jest dostosowanie treści art. 25 ust. 7 projektowanej ustawy do art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projektowany przepis jest zgodny z art. 89a¹ ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Odwołanie do art. 130a ust. 5c ustawy - Prawo o ruchu drogowym odnosi się natomiast do najbliższego parkingu strzeżonego, wyznaczonego przez starostę.</p>	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
24.	Art. 27 ust. 4	<p>W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na kwestię związaną z bezpodstawnym wyłączeniem (art. 27 ust. 4 Projektu) postanowień ustawy z dnia 6 marca 2018 r. prawo przedsiębiorców 4, dotyczących zasad przeprowadzania kontroli w siedzibie przewoźnika. Dyspozycja ta nie została wcale wzmiankowana w Uzasadnieniu 5 do Projektu. Skutkiem proponowanego brzmienia przepisu może być wyłączenie lub ograniczenie obowiązków organu kontrolującego oraz wyłączenie lub ograniczenie uprawnień kontrolowanego, a zawartych w Rozdziale 5 (Ograniczenia kontroli działalności gospodarczej) ustawy Prawo przedsiębiorców (Konstytucja Biznesu), co należy uznać za szkodliwe dla spójności systemu prawa i mogące mieć negatywny wpływ sytuację przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą na terytorium</p>	<p>Uwaga uwzględniona – proponowany ust. 4 został wykreślony.</p>	Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców

		Rzeczypospolitej Polskiej. Znaczenie ustawy Prawo przedsiębiorców wielokrotnie było podkreślane przez Radę Ministrów, która projektowi temu nie bez przyczyny nadała robocze miano Konstytucji Biznesu - co miało dodatkowo podkreślać rangę wydanych przepisów i które miały mieć walor porządkujący najistotniejsze zagadnienia z punktu widzenia prowadzenia działalności gospodarczej, w tym dotyczące sposobu prowadzenia kontroli oraz udostępnienie ich w jednym akcie prawnym, bez konieczności poszukiwania kolejnych źródeł prawa. Powyższe uregulowania jasno wskazują, że wszystkie przepisy szczególne dotyczące sposobu kontroli przedsiębiorców zawarto w ustawie Prawo przedsiębiorców (Konstytucja Biznesu). Wydawanie kolejnych przepisów, w kwestiach uregulowanych już w Rozdziale 5 - (Ograniczenia kontroli działalności gospodarczej) tej ustawy może następować wyłącznie w szczególnie uzasadnionych wypadkach oraz po pozyskaniu akceptacji środowiska przedsiębiorców. W powyższym kontekście - za zasadny należy uznać postulat wykreślenia całego tego ustępu, (art. 27 ust. 4 Projektu).		
25.	Art. 27 ust. 4	<p>Derogacje, zaproponowane w przedmiotowym przepisie są nieakceptowalne z uwagi na ich negatywny wpływ na prawa przedsiębiorców.</p> <p>Propozycja zmiany: wykreślenie proponowanego przepisu ust. 4</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców jest jednym z kluczowych aktów prawnych regulujących prawa i obowiązki przedsiębiorców oraz organów władzy publicznej według ich właściwości.</p> <p>Zważywszy na wystarczająco długi termin, w którym organ kontroli powinien udzielić odpowiedzi na wniosek o wzajemną pomoc, spełnienie tego wymogu nie może odbywać się kosztem uszczuplenia praw przedsiębiorców (przewoźników), zakłócając klarowność trybu postępowania organu kontroli, który powinien działać w ramach prawnych, zgodnie z postanowieniami ustawy Prawo przedsiębiorców. Ponadto, wspomniana ustawa już zawiera wyjątki od Art. 47-49 możliwe do zastosowania w celu przeprowadzenia kontroli w siedzibie przedsiębiorcy.</p> <p>Dlatego, rozwiązanie zaproponowane w Art. 27, ust. 4 projektu ustawy nie znajduje uzasadnienia i jest niebezpieczne, ponieważ zagraża chronionym ustawą prawom przedsiębiorców.</p>	Uwaga uwzględniona – proponowany ust. 4 został wykreślony.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)
26.	Art. 30 (i inne jednostki redakcyjne)	<p><i>Uwaga ogólna:</i> Proponujemy wprowadzenie skrótów dla nazw dwóch podmiotów kontrolujących delegowanie kierowców w Polsce: Państwowej Inspekcji Pracy (PIP) oraz Inspekcji Transportu Drogowego (ITD.)</p> <p>Uzasadnienie:</p>	Uwaga nieuwzględniona. Takie skróty (PIP i ITD) nie są stosowane ani w ustawie o transporcie drogowym, ani o Państwowej Inspekcji Pracy, ani o delegowaniu	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		Zasady prawidłowej legislacji wymagają utworzenia skrótów nazw wielokrotnie używanych w przepisach ustawowych.	pracowników w ramach świadczenia usług.	
27.	Art. 32 - 34	Rozdział 7 zawiera postanowienia dotyczące przepisów karnych i przepisów o administracyjnych karach pieniężnych. Trzeba wskazać, że redakcja treści przepisów art. 32-34, w szczególności art. 33 ust. 5 Projektu, pozostają zbyt dalece nieprecyzyjne, na skutek czego może dochodzić do sytuacji wielokrotnego karania przedsiębiorców za te same przewinienia. Powyższe przepisy powinny zostać zrewidowane.	Zgodnie z art. 32 ust. 1 i 2 kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonujący przewóz drogowy, w przypadku nieokazania w trakcie kontroli drogowej kopii zgłoszenia delegowania albo odpowiednio potwierdzenia delegowania, podlega karze grzywny w wysokości 500 zł. Należy podkreślić, że prawo do nakładania ewentualnie pobierania ww. kary grzywny w drodze mandatu karnego przysługuje tylko inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego, a nie wszystkim podmiotom uprawnionym do kontroli dokumentów okazywanych przez kierowcę na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1-4 i 6 ustawy o transporcie drogowym Z jednej strony kierowca ma być zaopatrzony przez przewoźnika w odpowiednie dokumenty (wyszczególnione w art. 9 ust. 3 albo art. 12 ust. 2 projektu) oraz ma je posiadać w pojeździe i okazywać na żądanie uprawnionych organów	Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców

			<p>(odpowiednio art. 10 albo art. 13), ale odpowiedzialność przewidzianą w art. 32 ponosi tylko za brak kopii zgłoszenia delegowania albo potwierdzenia delegowania. Mając na uwadze potrzebę uniknięcia podwójnego karania za to samo naruszenie w przypadku braku (nieokazania podczas kontroli) pozostałych dokumentów, kierowca będzie ponosił odpowiedzialność przewidzianą w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W istocie bowiem dokumenty związane z wykonywaniem transportu oraz zapisy tachografu, łącznie z naniesionymi symbolami państw członkowskich (o ile jest to wymagane) są tymi samymi dokumentami, których wymaga się od kierowcy na podstawie art. 87 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Niezależnie od powyższego niezbędne jest pozostawienie art. 33 ust. 5 zgodnie z którym nałożenie grzywny lub kary pieniężnej podczas kontroli drogowej przez ITD nie wyłącza możliwości wszczęcia kontroli przez PIP. Przepis</p>	
--	--	--	--	--

			ten dotyczy tylko przewoźników delegujących swoich kierowców z innych państw członkowskich lub państw trzecich, a nie dotyczy polskich przewoźników. Obie inspekcje kontrolują bowiem inne przepisy, na drodze weryfikowane jest tylko posiadanie wymaganych dokumentów, a PIP kontroluje warunki zatrudnienia i delegowania. Kontrola delegowania kierowców jest bowiem dwuetapowa i przeprowadzana niezależnie przez obie służby.	
28.	Art. 34 ust 2-5	<p>W art. 34 projektowanej ustawy, skreśla się ust. 3-5.</p> <p>W art. 34 ust. 2 projektowanej ustawy, otrzymuje następujące brzmienie:</p> <p><i>„2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ, który wystąpił z wnioskiem, o którym mowa w art. 27 ust. 3 lub z żądaniem, o którym mowa w art. 27 ust. 6. Przepisy art. 33 ust. 4, 6 i 4, stosuje się odpowiednio.”.</i></p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Celem propozycji jest wykreślenie treści art. 34 ust. 3-5 projektowanej ustawy, która stanowi nieuzasadnione powtórzenie treści art. 33 ust. 4, 6 i 7 projektowanej ustawy, a następnie odesłanie do odpowiedniego stosowania tych przepisów w zmienionym art. 34 ust. 2 projektowanej ustawy.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. W art. 33 ust. 4 projektu ustawy określa się, że decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia lub doręczenia powiadomienia o decyzji, w trybie określonym w art. 29 ust. 1, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego. Sformułowanie dotyczące "doręczenia powiadomienia o	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

			decyzji, w trybie określonym w art. 29 ust. 1”, odnosi się do przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia decyzji administracyjnej o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej zgodnie z przepisami regulującymi doręczenie takiego dokumentu. W takiej sytuacji organ wnioskujący, który wydał tę decyzję, występuje za pośrednictwem systemu IMI wnioskiem o powiadomienie o decyzji administracyjnej w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej.	
29.	Art. 35	<p><i>Uwaga ogólna:</i> Przepis nie wprowadza wstrzymania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnej nakładającej karę pieniężną za zlecenie usług transportu drogowego z naruszeniem przepisów o delegowaniu kierowców.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W ocenie TLP, nieuzasadnione jest pominięcie wstrzymania z mocy prawa, rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnej nakładającej karę pieniężną za zlecenie usług transportu drogowego z naruszeniem przepisów o delegowaniu kierowców. Postulujemy rozważenie takiego rozwiązania, tym bardziej, że jest ono projektowane w art. 33 i 34 ustawy (i jest stosowane obecnie także na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym).</p>	Uwaga uwzględniona	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
30.	Art. 36	<p>Art. 36 projektu ustawy otrzymuje następujące brzmienie:</p> <p>„Art. 36. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 3 w ust. 1a w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie dodania wśród w art. 4 w pkt 22 niniejszej ustawy.</p> <p>Uwaga w zakresie wydawania świadectwa kierowcy wykracza poza</p>	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		<p>„4) przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym na zasadach określonych w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz.).”;</p> <p>2) w art. 4 w pkt 22 lit. y, po średniku, dodaje się lit. z w brzmieniu:</p> <p>„z) ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego (Dz. U. poz.).”;</p> <p>3) w art. 32b ust. 5:</p> <p>a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy, b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „2a) kserokopię ważnego krajowego prawa jazdy kategorii uprawniającej do kierowania pojazdem, którym wykonywany jest przewóz drogowy rzeczy.”;</p> <p>4) w art. 50 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego.”;</p> <p>5) w art. 55b w ust. 1 w pkt 13 dodaje się przecinek oraz dodaje się pkt 14 w brzmieniu: „14) Państwowej Inspekcji Pracy”;</p> <p>6) w art. 56:</p> <p>a) w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) zgodnie z przepisami ustawy z dniao delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego.”, w ust. 3 w zdaniu drugim wyrazy „o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, 6 i 7” zastępuje się</p> <p>Uzasadnienie:</p>	<p>zakres przedmiotowej regulacji i zostanie uwzględniona w odrębnym akcie prawnym.</p>	
--	--	---	---	--

		<p>W związku z wprowadzaniem nowych obowiązków związanych z delegowaniem kierowców w transporcie drogowym, dotychczasowy wykaz aktów prawnych, będących źródłem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, należy uzupełnić o wskazanie projektowanej ustawy.</p> <p>Proponujemy jednocześnie wprowadzenie zmian w art. 32b ustawy mających na celu wyeliminowanie zbędnego – wobec obligatoryjnego dokumentowania wpisem kodu 95 w krajowym prawie jazdy lub karcie kwalifikacji kierowcy wymagań związanych ze szkoleniem i brakiem przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych, wprowadzonego dyrektywą (UE) 2018/645 – potwierdzania kodu 95 w świadectwie kierowcy. Pozwoli to skrócić okres oczekiwania na świadectwo kierowcy o co najmniej kilkanaście dni, w trakcie których kierowca oczekuje na wydanie prawa jazdy lub karty kwalifikacji kierowcy.</p> <p>Alternatywnym dopełniającym rozwiązaniem – w przypadku gdyby projektodawca uważał, że przy ubieganiu się o ŚK należy jednak przedkładać informacje o szkoleniu i wynikach badań lekarskich i psychologicznych, jest wprowadzenie dodatkowo możliwości przedkładania, zamiast prawa jazdy lub karty kwalifikacji kierowcy z kodem 95, kserokopii świadectwa kwalifikacji zawodowej oraz orzeczeń lekarskich i psychologicznych.</p> <p>Ponadto rozważenia przez projektodawcę wymaga ewentualne uzupełnienie przepisu art. 87 ustawy o transporcie drogowym, który powtarza i wskazuje wszystkie wymagane w transporcie drogowym dokumenty, w tym także te, które wynikają z odrębnych regulacji.</p>		
31.	<p>Propozycja nowego przepisu art. 36a</p>	<p>Po art. 36 proponuje się dodać art. 36a w brzmieniu:</p> <p>Art. 36a. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców:</p> <p>1) W art. 2 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:</p> <p>„8) przeciętne wynagrodzenie - prognozowane przeciętne wynagrodzenie miesięczne w gospodarce narodowej na dany rok kalendarzowy.”;</p> <p>2) Art. 21b otrzymuje brzmienie:</p>	Uwaga uwzględniona z modyfikacjami.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		<p>„Art. 21b. 1. W przypadku kierowców zatrudnionych w Polsce i wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych nie wchodzi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kwota stanowiąca równowartość 65 euro za każdy dzień pobytu poza granicami Polski, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia, 2) należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów: <ol style="list-style-type: none"> a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy <p>2. Wolne od podatku, o którym mowa w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) część przychodów kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe uzyskiwanych ze stosunku pracy lub umowy zlecenia, za każdy dzień pobytu zagranicą w wysokości stanowiącej równowartość 22 euro; 2) kwoty stanowiące zwrot rzeczywistych poniesionych przez kierowcę kosztów: <ol style="list-style-type: none"> a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 		
--	--	--	--	--

		<p>b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy.</p> <p>3. Do dni pobytu za granicą, o których mowa w ust. 1 i 2 nie zalicza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dni urlopu wypoczynkowego 2) dni choroby, 3) okresu korzystania z urlopu bezpłatnego. <p>4. Gdy okres pobytu kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe zagranicą jest krótszy niż 12 godzin, kwoty o których mowa w ust. 1 pkt i w ust. 2 pkt 2 ulegają zmniejszeniu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do 1/3 w przypadku pobytu do 8 godzin - kwoty, o których w ust. 1 i 2 ustala się na 1/3 diety, 2) do 1/2 w przypadku pobytu ponad 8 do 12 godzin.”; <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obecne brzmienie art. 21b <i>ustawy o czasie pracy kierowców</i> zostało wprowadzone <i>ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw</i>, która miała w tym zakresie m.in. dostosować polskie przepisy regulujące rozliczanie wynagrodzenia kierowców do wymagań <i>dyrektywy (UE) 1057/2020</i> oraz zrewidowanej <i>dyrektywy 96/71/WE</i>, którym wdrożeniu poświęcona jest ta ustawa.</p> <p>Obecne przepisy obowiązują od 2 lutego 2022 r. i niestety jak się okazało są w praktyce bardzo trudne do realizacji.</p> <p>Kierowca wykonujący międzynarodowy transport drogowy jest tzw. pracownikiem wysoko mobilnym. Zdarza się, że w trakcie jednej doby przebywa w więcej niż jednym państwie. W praktyce oznacza to, że konieczność uwzględniania różnych stawek diety utrudni naliczanie prawidłowej wysokości składek do ZUS-u i zaliczek na PIT oraz planowanie budżetowe w firmie.</p> <p>Ze względu na specyfikę branży trudno określić liczbę dni, w których poszczególni pracownicy będą wykonywać pracę w jednym z kilkudziesięciu państw do których wykonywane są przewozy drogowe.</p>		
--	--	---	--	--

	<p>Trudno także wskazać kierowcy, jaką wypłatę dostanie pod koniec miesiąca, gdyż przy stałym wynagrodzeniu brutto, ze względu na zróżnicowane stawki diet wykorzystywanych w rozliczeniach z ZUS i KAS, trudno przewidzieć wysokość wynagrodzenia netto w danym okresie rozliczeniowym. Nie jest to zgodne z postulowanymi w prawie pracy przewidywalnymi warunkami pracy.</p> <p>Dlatego proponujemy prowadzenie do celów rozliczeń z ZUS i PIT (ustalenia podstawy, od której naliczane są stawki ubezpieczeń rentowych i emerytalnych, gdzie jednym z elementów algorytmu określonego w § 2 pkt 16 rozporządzenia MPiPS w tej sprawie, są stawki diet zagranicznych) ujednocnionej stawki diety zagranicznej na poziomie 65 EUR.</p> <p>W ocenie TLP zaproponowane rozwiązanie zmniejszyłoby koszty obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w firmach transportowych, a tym samym miałyby pozytywny wpływ na utrzymanie ich konkurencyjności. To pozwoliłoby utrzymać wpływy z ich działalności do budżetu państwa oraz do funduszy na rzecz których przedsiębiorcy transportowi uiszczają stosowne daniny.</p> <p>Przyjęta wysokość stawki na poziomie 65 euro wynika z obecnego poziomu uzyskiwanych odliczeń dobowych wynikających ze stosowania algorytmu, wskazanego przez ZUS, opierającego się posiłkowo na przepisach rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej.</p> <p>Ponadto w proponowanym przepisie zaproponowano uwzględnienie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przepisu art. 8 ust. 8 rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, zgodnie z którym koszt noclegu w trakcie obowiązkowego odbioru regularnego odpoczynku poza kabiną pojazdu ponosi pracodawca, oraz <p>organizacji pracy w międzynarodowych przewozach drogowych, gdzie stosuje się już systemy pracy „2 na 1” lub nawet „1 na 1”, w których po 2 tygodniach (lub po jednym tygodniu) pracy kierowca zostawia pojazd zagranicą i wraca na tygodniowy odpoczynek; aby powrócić do pozostawionego środka transportu – w przypadku, gdy transportu środkami własnymi nie zapewnił przedsiębiorca – korzysta czasami z usług</p>		
--	--	--	--

		firm świadczących usługi regularnych przewozów osób pojazdami o liczbie miejsc od 7 do 9.		
32.	Art. 37 ust.1	<p>Z kolei art. 37 zmiana 3 projektowanej ustawy wprowadza zmianę w art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1251, z 2021 r. poz. 1529 oraz z 2022 r. poz. 755) - po pkt 5a dodaje się pkt 5b w brzmieniu: <i>5b) żądania od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę lub osoby działającej w jego imieniu, informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego, w sprawach delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dotyczących kontroli, o której mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego.</i> Projektodawca powinien doprecyzować wskazany powyżej przepis poprzez wskazanie, do jakich konkretnie przepisów projektowanej ustawy czyni odesłanie. Użycie sformułowania „informacji i dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia.....” jest w projektowanej ustawie zbyt ogólne i szerokie. Istnieje zatem duży stopień niepewności w tym zakresie po stronie wykonawców (adresatów) tych blankietowych norm. Brak doprecyzowania w ww. przepisie projektowanego rozporządzenia zakresu danych, jakie mogą być pozyskiwane przez określone podmioty na podstawie określonych „informacji i dokumentów” może prowadzić do gromadzenia i przetwarzania danych w zakresie szerszym niż jest to niezbędne, co jest niezgodne z zasadami: zgodności z prawem (art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia 2016/679), ograniczenia celu przetwarzania i minimalizacji danych.</p> <p>W związku z powyższym projektodawca powinien poddać art. 12 ust. 3 pkt 2 i art. 37 ust. 3 projektowanej ustawy pogłębionej analizie pod kątem zabezpieczenia wskazanych w tym przepisie danych. W projektowanym przepisie nie wskazano, w jaki sposób pozyskane dane będą przetwarzane (w sposób zautomatyzowany czy niezautomatyzowany) oraz nie określono okresu retencji danych, co jest niezgodnie z art. 5 ust. 1 lit. e) rozporządzenia 2016/679, a także nie wskazano, czy informacje dotyczące danych, o których mowa w.w. projektowanych przepisach będą przetwarzane w sposób zautomatyzowany, a jeśli tak, to, jakie gwarancje proponuje projektodawca w odniesieniu do wdrażania przez administratora spójnego systemu ochrony danych złożonego z właściwych środków ochrony praw, wolności i prawnie uzasadnionych interesów osoby, której dane dotyczą. Z treści projektu ustawy, ani z jej uzasadnienia nie wynika, czy pozyskiwanie informacji, o których mowa w w.w. projektowanych przepisach jest niezbędne do realizacji celu przetwarzania, który także nie został precyzyjnie określony, co jest niezgodne z zasadą ograniczenia celu w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia 2016/679.</p>	<p>Ustawa uwzględniona. Pozyskane dane będą przetwarzane w sposób niezautomatyzowany zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Zasada minimalizmu gromadzonych danych osobowych nie może stać jednak w sprzeczności z zasadą legalizacji przetwarzania danych, która wynika w tym wypadku bezpośrednio z konieczności wypełnienia obowiązku prawnego wynikającego z implementowanej dyrektywy (UE) 2020/1057. Przewoźnicy unijni stawiają czoła rosnącej konkurencji ze strony przewoźników z państw trzecich. Kluczowe zatem znaczenie ma, aby przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani. Zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie nieczłonkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim UE. Zasada ta ma również zastosowanie w</p>	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych

			<p>odniesieniu do przepisów szczególnych dotyczących delegowania przewidzianych w dyrektywie (UE) 2020/1057. Zgodnie z unijną regulacją zasada ta powinna mieć zastosowanie w szczególności, gdy przewoźnicy z państw trzecich wykonują przewozy na podstawie dwustronnych lub wielostronnych umów przyznających dostęp do rynku Unii.</p> <p>Z uwagi na obecnie stosowaną praktykę PIP w zakresie kontroli pracodawców delegujących swoich pracowników na terytorium RP oraz po szczegółowym zbadaniu całokształtu okoliczności gromadzenia i przetwarzania danych osobowych, Zespół do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców podjął decyzję o utrzymaniu tożsamyh do obecnie obowiązujących rozwiązań w ww. zakresie. Gromadzenie i przetwarzanie przez PIP danych w postaci zarówno adresu e-mail, jak i numeru telefonu, nawet gdy polskie prawo nie przewiduje obowiązku posiadania tego rodzaju danych jest uzasadnione i znacząco</p>	
--	--	--	---	--

			<p>wpływa na szybkość kontaktu z kontrolowanym pracodawcą, co ma szczególne znaczenie w przypadku krótkoterminowego delegowania kierowców. Zakres gromadzenia powyższych danych osobowych pod kątem testu prywatności i testu równowagi zostało zrównane z zakresem danych gromadzonych na podstawie dotychczas obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, w tym w zakresie oceny skutków dla ochrony danych w związku z przyjmowaniem podstawy prawnej przetwarzania ww. danych osobowych. W związku z powyższym, nie mając wątpliwości co do prawidłowości przetwarzania i ochrony danych podczas obecnie przeprowadzanych czynności kontrolnych przez PIP, nie było potrzeby przeprowadzenia odrębnych testów ani odrębnej oceny, uznając obecnie obowiązujące przepisy za zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679. Powyższe podejście potwierdza zasada, zgodnie z którą PIP kontroluje</p>	
--	--	--	--	--

			<p>prawidłowość delegowania lub warunki zatrudnienia kierowcy delegowanego na terytorium RP zgodnie z art. 14 i art. 15 ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, uwzględniając jedynie dane i informacje, o których mowa w projektowanej ustawie. Wykorzystując dotychczasowe doświadczenia i praktykę stosowania prawa przyjęto zatem w obu regulacjach podobne rozwiązania w zakresie gromadzenia i przetwarzania danych osobowych, z uwzględnieniem <i>lex specialis</i> w zakresie delegowania kierowców z innego państwa członkowskiego UE w sektorze transportu drogowego. Zgodnie z powyższym oraz z zasadami dotyczącymi przetwarzania danych osobowych wymienionymi w art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679, zakres danych dotyczących osoby uprawnionej do reprezentowania przewoźnika drogowego na terytorium RP, wskazany w projektowanym art. 12 ust. 3 pkt 2, jest ograniczony do tego, co jest niezbędne do</p>	
--	--	--	---	--

			<p>celów, w których jest przetwarzany zgodnie z zasadą minimalizacji danych, ich prawidłowości oraz zgodności z prawem.</p> <p>Zgodnie z powyższym cel pozyskiwania ww. danych wynika z faktu, że zgodnie z art. 1 ust. 10 wdrażanej dyrektywy (UE) 2020/1057 przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim UE.</p> <p>Ponadto zgodnie z tą zasadą oraz uwzględniając obecny brak dostępu przewoźników z państw trzecich do interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym UE (IMI), niezbędne jest pozyskanie danych umożliwiających PIP bezpośredni kontakt z odpowiednio upoważnionym przedstawicielem przedsiębiorstwa delegującego kierowcę na terytorium RP. Wszelkie dokumenty i informacje, do których powinny mieć dostęp służby kontrolne PIP mają na</p>	
--	--	--	---	--

			<p>celu potwierdzenie czy pracownikowi delegowanemu na terytorium RP zapewniono odpowiednie warunki zatrudnienia, wynikające z Kodeksu pracy i innych przepisów regulujących prawa i obowiązki pracowników, na poziomie nie mniej korzystnym niż wskazują ww. regulacje prawne (m.in. dotyczące wynagrodzenia za pracę, wymaganej liczby godzin odpoczynku dobowego i tygodniowego, bezpieczeństwa i higieny pracy), których pracodawca delegujący pracownika na terytorium RP zobowiązany jest przestrzegać.</p> <p>Warto podkreślić, że takie rozwiązania będą obowiązywać do czasu, gdy na podstawie umowy międzynarodowej przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium RP będzie miał możliwość złożenia zgłoszenie delegowania przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, zgodnie z art. 23 ust. 6 projektu ustawy. Zmiana umów międzynarodowych jest jednak procesem długotrwałym i wymagającym wypracowania rozwiązań</p>	
--	--	--	--	--

			<p>możliwych do zaakceptowania przez wszystkie strony tej umowy, dlatego też jest niezbędne przyjęcie wyżej omówionych przepisów, które będą obowiązywały czasowo. W zakresie określenia okresu retencji danych w zakresie danych zawartych w zgłoszeniu delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego uzasadnione jest przyjęcie w projekcie ustawy 24-miesięcznego okresu przechowywanych danych z wyłączeniem wszczętych i niezakończonych postępowań. Podobne rozwiązania w zakresie przechowywania danych i usuwania ich, gdy dane te nie są już potrzebne do celów, do których zostały zgromadzone i przetworzone, zostały przyjęte w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/2179, które szczegółowo reguluje zasady funkcjonowania publicznego interfejsu połączonego z systemem IMI. Docelowo, po odpowiedniej zmianie umów międzynarodowych, rozwiązania te będą mogły mieć zastosowanie także do</p>	
--	--	--	---	--

			przewoźników drogowych z państw trzecich. Przetwarzanie danych osobowych za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z systemem IMI odbywa się zgodnie z przepisami unijnymi w zakresie ochrony danych osobowych, a dane usuwane są automatycznie. Ponadto do wszelkiego przetwarzania danych osobowych na podstawie ww. unijnej regulacji stosuje się rozporządzenie (UE) 2018/1725. Powyższe przepisy były także skonsultowane z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych.	
33.	Propozycja nowego przepisu art. 40a	<p>Po pierwszym art. oznaczonym liczbą 40 proponuje się dodać art. 40a w brzmieniu:</p> <p>“Art. 40a. Do dnia 20 sierpnia 2023 r. wyłączenia, o których mowa w art. 2 ust. 4 pkt 3–5, stosuje się także do kierowców pojazdów nie wyposażonych w inteligentne tachografy. Przepis art. 2 ust. 5 stosuje się odpowiednio.”</p> <p>Uzasadnienie: Propozycja wynika ze sformułowanej pod pozycją nr 5 tabeli uwagi TLP-</p>	Uwaga nieuwzględniona w związku z pozostawieniem brzmienia ustawy w wersji wypracowanej przez Zespół do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
34.	Propozycja nowego przepisu art. 40b	<p>Art. 40b. W okresie 12 miesięcy od dnia wejścia przepisu art. 36a wysokość kwot, o których mowa w art. 21 b ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. w brzmieniu ustaloną niniejszą ustawą ustala się na odpowiednio jako równowartość 90 i 30 euro.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W przypadku przyjęcia propozycji wskazanej w pozycji 23 tabeli, dokonywanie rozliczeń składki na ubezpieczenie społeczne i zaliczek na podatek dochodowy zostanie uproszczone i dostosowane do charakteru pracy kierowców jako pracowników wysoko</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z nowoprojektowanym rozwiązaniem w przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

		<p>mobilnych. Wciąż jednak pozostaje problem drastycznego skokowego wzrostu kosztów pracy, który miał miejsce z dniem 2 lutego br. Aby złagodzić szok wywołany tym skokiem i wprowadzić okres przejściowy w celu stopniowego dochodzenia do docelowych obciążeń proponuje się wprowadzenie okresu przejściowego 12 miesięcy, w którym obciążenia wzrosłyby częściowo. Zaproponowane rozwiązanie chroni dostatecznie kierowców, gdyż pamiętać należy że odliczenia uwzględniające zaproponowane kwoty nie mogą powodować zmniejszenia podstawy wymiaru składki ubezpieczeniowej poniżej przeciętnego wynagrodzenia w przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>	<p>jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych nie wchodzi kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu poza granicami Polski, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia. W przypadku podatku PIT, zakłada się odpowiednio równowartość 20 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą, w odniesieniu do niepodlegających opodatkowaniu przychodów ze stosunku pracy oraz umowy zlecenia otrzymanych przez kierowcę z tytułu wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie tego stosunku lub tej umowy.</p>	
35.	Drugi art. 40	<p>Dotychczasową treść drugiego art. 40 oznacza się liczbą 41</p> <p>Uzasadnienie:</p>	Uwaga uwzględniona.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka

		Uwaga formalna: w projekcie mylnie ponumerowano dwa kolejne artykuły tą samą liczbą.		Polska (TLP)
36.	Art. 42	Art. 42. 1. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 36a, który wchodzi w życie z pierwszym dniem miesiąca następującego po miesiącu, w którym opublikowana została ustawa. Uzasadnienie: W przypadku uwzględnienia propozycji wskazanej w pozycji 23 tabeli warto uwzględnić fakt, iż okres rozliczeniowy składki na ubezpieczenie społeczne oraz zaliczki na podatek dochodowych, których wymiar mają określać proponowane przepisy rozpoczyna się każdorazowo od 1 każdego miesiąca. Dlatego też ten fakt należy uwzględnić przy określeniu daty wejścia w życie tego przepisu.	Ustawa nieuwzględniona. Do rozstrzygnięcia na dalszym etapie prac legislacyjnych. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
37.	Uwaga ogólna	<i>Uwaga ogólna:</i> ustawa zawiera liczne odesłania i powtórzenia przepisów wewnątrz projektowanej ustawy, jak i przepisów innych ustaw, związanych z jej stosowaniem. Uzasadnienie: Niniejsze stanowi niezgodność z wymaganiami prawidłowej legislacji, określonymi w Zasadach techniki prawodawczej, a także preambułą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057, z której wynika wprost obowiązek stosowania jak najmniejszych barier administracyjnych i prawnych w delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (np. pkt 2, 20, 23 preambuły).	Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy został ponownie przeanalizowany pod kątem uniknięcia powtórzeń i odesłań.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
38.	Uwaga o charakterze formalnym	W przypadku przyjęcia proponowanej zmiany tytułu ustawy oraz definicji zawartych w art. 3 proponuje się odpowiednią zmianę tytułu rozdziału 5, art. 18 ust. 5, art. 26 ust. 1, art. 31, art. 36 pkt 1, 2 i 4, art. 37 pkt 1-3, tytułu załącznik do ustawy, a także pkt 1 tabeli stanowiącej załącznik do ustawy	Uwaga uwzględniona.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)
39.	Uwaga o charakterze formalnym	W przypadku przyjęcia propozycji skrótów, o których mowa, w propozycji: <ul style="list-style-type: none"> • art. ust. 1 pkt 2 – „terytorium Rzeczypospolitej polskiej”, zwane dalej „terytorium RP”, • art. 1 ust. pkt 5 – „państwa członkowskie Unii Europejskiej, zwane dalej „państwami członkowskimi”, • art. 2 ust. 1 pkt 1 lit. c – „państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA)”, zwanego dalej „państwem członkowskim EFTA” należy odpowiednio skorygować wszystkie pozostałe nie wymienione w niniejszej tabeli przepisy projektu ustawy uwzględniając ww. skróty.	Uwaga nieuwzględniona w związku z pozostawieniem brzmienia ustawy w wersji wypracowanej przez Zespół do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)

40.	Uwaga ogólna	<p>Ustawa zawiera przepisy umożliwiające organom kontroli dublowanie kar pieniężnych na przykładzie Art. 33, ust. 5 projektu ustawy.</p> <p>Propozycja zmiany: Wyeliminować w projekcie ustawy wszelkie możliwe przypadki dublowania kar przez organy kontroli za jedno i to samo przewinienie.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Z uwagi na swoją nieprecyzyjną treść, niektóre przepisy projektu ustawy umożliwiają organom kontroli nałożenie kary pieniężnej na już ukarany podmiot, prowadząc do dublowania kar.</p>	<p>Uwaga uwzględniona poprzez zmianę zasad nakładania kary. Naruszenia określone projektowaną ustawą zostały doprecyzowane w taki sposób, aby wyeliminować możliwość potencjalnego podwójnego karania zarówno przedsiębiorców jak i kierowców.</p>	<p>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)</p>
41.	Uwaga ogólna	<p>Uwaga dotyczy wysokości wszystkich kar pieniężnych występujących w projekcie ustawy.</p> <p>Propozycja zmiany: Obniżyć wysokość wszystkich kar pieniężnych w projekcie ustawy o co najmniej 50%.</p> <p>Odstąpić od stosowania sztywnie określonej wysokości kary na rzecz ustalenia maksymalnej wysokości kary za poszczególne naruszenia.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Wysokość kar w projekcie ustawy jest stanowczo zawyżona i nie odpowiada realiom społeczno-gospodarczym naszego kraju oraz dynamicznie rozwijającej się sytuacji międzynarodowej.</p>	<p>Mając na uwadze jak wysokie kary mogą być nałożone na polskich przewoźników delegujących swoich kierowców na terytorium innych państw członkowskich, nie jest uzasadnione obniżanie kar, które będą dotyczyć tylko zagranicznych przedsiębiorców. W zakresie ponoszenia negatywnych skutków finansowych przez polskich przedsiębiorców należy wskazać, że regulacje projektowanej ustawy odnoszą się w głównej mierze do przedsiębiorców delegujących kierowców do pracy na terytorium RP a kara pieniężna określona w art. 34 projektowanej ustawy została ponownie przeanalizowana pod kątem jej zasadności i wysokości. Po tej analizie</p>	<p>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)</p>

			doprecyzowane zostało, że ww. kara będzie nakładana tylko i wyłącznie w przypadku, gdy przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dwukrotnie w ciągu roku bez wskazania uzasadnionych okoliczności nie przekaze wymaganych dokumentów i nie udzieli informacji, o które wnioskowano.	
42.	Uwaga ogólna	<p>Pogłębiona analiza, o której mowa powyżej, powinna polegać na przeprowadzeniu testu prywatności w procesie tworzenia prawa (brak jest informacji, że został on wykonany). Przeprowadzenie owego testu pozwoli kompleksowo uwzględnić kwestie ochrony danych w fazie projektowania, określić sposoby przetwarzania (art. 25 ust. 1). Niezbędne jest przy tym wykonanie oceny skutków dla ochrony danych w związku z przyjmowaniem podstawy prawnej przetwarzania danych osobowych (art. 35 ust. 1). Natomiast poprawnie przeprowadzona ocena skutków powinna wskazywać związek pomiędzy operacjami wykonywanymi na danych osobowych z konkretnym celem ich przetwarzania.</p> <p>Test prywatności – co do zasady – polega na zbadaniu pod kątem różnorodnych kryteriów określonych w przepisach rozporządzenia 2016/679 czy projekt rozporządzenia zawiera prawidłową, właściwie wpisaną w system prawny, propozycję dotyczącą sposobu ukształtowania systemu ochrony danych osobowych. Wykonanie testu prywatności ma na celu dokonanie oceny wpływu danego rozwiązania instytucjonalnego na przetwarzanie, w tym ochronę danych oraz pozwala na rozważenie i możliwie szerokie ograniczenie czy uniknięcie przez projektodawcę ryzyk związanych z przetwarzaniem danych osobowych przez wykonawców norm w kontekście istoty i celów przyjmowanych rozwiązań oraz stosowanych technik przetwarzania danych, w szczególności z użyciem nowych technologii. Projektodawca powinien przeprowadzić ocenę ryzyka naruszenia praw lub wolności osób fizycznych o różnym prawdopodobieństwie wystąpienia i wadze wynikającego z przetwarzania danych, o których mowa powyżej. Konieczne jest zatem rozważenie i wyeliminowanie ryzyk związanych z naruszaniem praw i wolności osób, których dane dotyczą oraz przyjęcie w związku z nimi stosownych rozwiązań, zabezpieczeń tych praw i wolności odpowiednio do przepisów rozporządzenia 2016/679 tak, by tworzyć regulacje prawne z poszanowaniem przepisów rozporządzenia 2016/679.</p>	Uzupełniono uzasadnienie poprzez odniesienie do obecnie obowiązujących regulacji oraz wskazanie, że wszelkie analizy w zakresie testu prywatności i testu równowagi zostały zrównane z zakresem danych gromadzonych na podstawie dotychczas obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, w tym w zakresie oceny skutków dla ochrony danych w związku z przyjmowaniem podstawy prawnej przetwarzania ww. danych osobowych. W związku z powyższym, nie mając wątpliwości co do prawidłowości przetwarzania i ochrony danych podczas obecnie przeprowadzanych czynności kontrolnych przez PIP, nie było potrzeby przeprowadzenia odrębnych	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych

		<p>Ponadto projektodawca powinien określić, w jakiej dokładnie relacji – w kontekście gromadzenia i przetwarzania danych osobowych – pozostają ze sobą przepisy projektowanej ustawy i przepisy ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140). Lakoniczne omówienie tego problemu zawarte na s. 2 uzasadnienia projektowanej ustawy jest niewystarczające z punktu widzenia standardów rozporządzenia 2016/679. Sposób uregulowania przedmiotowej problematyki w projektowanej ustawie stwarza stan niepewności co do tego, czy wpisuje się ona w sposób spójny i adekwatny w obowiązujący system prawa ochrony danych osobowych.</p> <p>Podsumowując, proponowane przedmiotowym projektem rozporządzenia regulacje związane z przetwarzaniem danych osobowych powinny zatem zostać poddane ponownej analizie celem zapewnienia stosowania w nich odpowiednio przepisów rozporządzenia 2016/679. Jednocześnie zastrzec należy rolę ekspercką organu ochrony danych osobowych w tej sprawie. Organ nadzorczy przedstawia jedynie postulaty legislacyjne dotyczące projektowanego aktu prawnego z punktu widzenia prawa ochrony danych osobowych. Natomiast ostateczna odpowiedzialność za ukształtowanie rozwiązań zgodnych z przepisami o ochronie danych osobowych spoczywa na projektodawcy.</p>	<p>testów ani odrębnej oceny, uznając obecnie obowiązujące przepisy za zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679.</p> <p>Powyższe podejście potwierdza zasada, zgodnie z którą PIP kontroluje prawidłowość delegowania lub warunki zatrudnienia kierowcy delegowanego na terytorium RP zgodnie z art. 14 i art. 15 ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, uwzględniając jedynie dane i informacje, o których mowa w projektowanej ustawie.</p> <p>Wykorzystując dotychczasowe doświadczenia i praktykę stosowania prawa przyjęto zatem w obu regulacjach podobne rozwiązania w zakresie gromadzenia i przetwarzania danych osobowych, z uwzględnieniem <i>lex specialis</i> w zakresie delegowania kierowców z innego państwa członkowskiego UE w sektorze transportu drogowego.</p> <p>Zgodnie z powyższym oraz z zasadami dotyczącymi przetwarzania danych osobowych wymienionymi w art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679, zakres</p>	
--	--	---	---	--

			<p>danych dotyczących osoby uprawnionej do reprezentowania przewoźnika drogowego na terytorium RP, wskazany w projektowanym art. 12 ust. 3 pkt 2, jest ograniczony do tego, co jest niezbędne do celów, w których jest przetwarzany zgodnie z zasadą minimalizacji danych, ich prawidłowości oraz zgodności z prawem. Zgodnie z powyższym cel pozyskiwania ww. danych wynika z faktu, że zgodnie z art. 1 ust. 10 wdrażanej dyrektywy (UE) 2020/1057 przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim UE.</p>	
43.	Uwaga do uzasadnienia	<p>Analizując natomiast wysokość stawek kar za każde pojedyncze naruszenie, a zawartych zwłaszcza w Rozdziale 7 oraz Załączniku (tabeli) do Projektu - trzeba zwrócić uwagę, iż proponowane stawki są wysokie, a ponieważ mogą dotyczyć również polskich przedsiębiorców i mogą być kumulowane na wg niejasnych zasad (o czym mowa w akapicie poprzedzającym), to w takiej sytuacji należy rozważyć ich obniżenie.</p>	<p>Naruszenia w zakresie doprecyzowania przepisów dotyczących sankcjonowania przedsiębiorców oraz kierowców za naruszenia określone projektowaną ustawą należy podkreślić, że przepisy te zostały doprecyzowane w taki sposób, aby wyeliminować</p>	<p>Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców</p>

			<p>możliwość potencjalnego podwójnego karania zarówno przedsiębiorców jak i kierowców. W zakresie ponoszenia negatywnych skutków finansowych przez polskich przedsiębiorców należy wskazać, że regulacje projektowanej ustawy odnoszą się w głównej mierze do przedsiębiorców delegujących kierowców do pracy na terytorium RP a kara pieniężna określona w art. 34 projektowanej ustawy została ponownie przeanalizowana pod kątem jej zasadności i wysokości. Po tej analizie doprecyzowane zostało, że ww. kara będzie nakładana tylko i wyłącznie w przypadku, gdy przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dwukrotnie w ciągu roku bez wskazania uzasadnionych okoliczności nie przekaże wymaganych dokumentów i nie udzieli informacji, o które wnioskowano.</p>	
44.	Uwaga do uzasadnienia	<p><i>Uwaga ogólna:</i> Projekt uzasadnienia stanowi niemalże całkowite powielenie treści projektowanych przepisów i nie wyjaśnia celów, genezy i znaczenia wprowadzanych zmian, a także nie zawiera jakichkolwiek szczegółowych informacji o ich treści i <i>ratio legis</i> projektowanych przepisów.</p> <p>Uzasadnienie:</p>	<p>Uzasadnienie zostanie uzupełnione w szczególności poprzez odniesienie się do kwestii budzących największe wątpliwości, tj. do których zgłoszono uwagi w ramach uzgodnień</p>	<p>Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP)</p>

		<p>Niniejsze stanowi niezgodność z wymaganiami prawidłowej legislacji, określonymi w Zasadach techniki prawodawczej.</p>	<p>międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania. Należy także podkreślić, że niniejszy projekt powstał w oparciu o wyniki prac i konsultacji prowadzonych w ramach Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców utworzonego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. w sprawie utworzenia Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, a treść projektu wraz z uzasadnieniem została opracowana pod względem legislacyjno-prawnym przez Rządowe Centrum Legislacji, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej.</p>	
--	--	--	---	--

45.	Uwaga ogólna do OSR	<p>Propozycja zmiany: Obniżyć proponowany wzrost zatrudnienia w poszczególnych organach państwowych związany z wprowadzeniem w życie projektu ustawy. Uzasadniony jest wyłącznie wzrost ilości inspektorów faktycznie wykonujących kontrole w strukturach WITD</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Mając na uwadze brak precyzyjnych danych dotyczących ilości przewozów w ramach delegowania oraz zakres nowych czynności inspektorów, do których należy zaliczyć sprawdzenie kopii zgłoszenia delegowania przy użyciu czytnika kodu QR, zaproponowany w OSR wzrost zatrudnienia znajduje tylko uzasadnienie na poziomie WITD natomiast nie znajduje uzasadnienia wzrost zatrudnienia w GITD. Koszty zatrudnienia nowych pracowników są niewspółmierne do zakresu nowych czynności oraz będą stanowić zbędne obciążenie dla budżetu państwa.</p>	Uwaga uwzględniona	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)
-----	---------------------	--	--------------------	---

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym				
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. Urz. UE L 18 z 21.01.1997, str.1, Dz. Urz. UE L 252 z 19.09.2012, str. 59, Dz. Urz. UE L 173 z 09.07.2018, str. 16 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 77)				
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ						
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)	
		T / N				
Art. 1 ust. 1 oraz ust. 3 lit. a-c)	<p>1. Niniejszą dyrektywa stosuje się do przedsiębiorstw prowadzących działalność w Państwie Członkowskim, które w ramach świadczenia usług poza jego granicami delegują pracowników zgodnie z ust. 3 na terytorium innego Państwa Członkowskiego.</p> <p>3. Niniejszą dyrektywę stosuje się wówczas, gdy przedsiębiorstwa wymienione w ust.1 podejmują następujące środki, wybiegające poza granice państwowe:</p> <p>a) delegują pracowników na własny rachunek i pod swoim kierownictwem na terytorium Państwa Członkowskiego, w ramach umowy zawartej między przedsiębiorstwem delegującym a odbiorcą usług,</p>	T	Art. 2 ust. 1 i2 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	<p>Art. 2. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do kierowców delegowanych:</p> <p>1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:</p> <p>a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej albo agencją wynajmującą personel, który skierował kierowcę do pracodawcy użytkownika,</p> <p>c) z Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r.</p>		

<p>działającym w danym Państwie Członkowskim, o ile istnieje stosunek pracy pomiędzy przedsiębiorstwem delegującym a pracownikiem w ciągu okresu delegowania lub;</p> <p>b) delegują pracowników do zakładu albo przedsiębiorstwa należącego do grupy przedsiębiorców na terytorium Państwa Członkowskiego, o ile istnieje stosunek pracy między przedsiębiorstwem delegującym a pracownikiem w ciągu okresu delegowania lub;</p> <p>c) jako przedsiębiorstwo pracy tymczasowej lub agencja pośrednictwa pracy wynajmują pracownika przedsiębiorstwu użytkownikowi, prowadzącemu działalność gospodarczą lub działającemu na terytorium Państwa Członkowskiego, o ile przez cały okres delegowania istnieje stosunek pracy pomiędzy przedsiębiorstwem pracy tymczasowej lub agencją pośrednictwa pracy a pracownikiem.</p> <p>Jeżeli pracownik, który został wynajęty przedsiębiorstwu użytkownikowi przez przedsiębiorstwo pracy tymczasowej lub agencję pośrednictwa pracy, o których mowa w lit. c), ma wykonywać pracę w ramach transnarodowego świadczenia usług w rozumieniu lit. a), b) lub c) przez przedsiębiorstwo użytkownika na terytorium innego Państwa Członkowskiego niż państwo, w którym pracownik zwyczajowo pracuje dla przedsiębiorstwa pracy tymczasowej lub dla agencji pośrednictwa pracy, lub dla przedsiębiorstwa użytkownika, pracownik ten jest uznawany za delegowanego na terytorium tego Państwa Członkowskiego przez przedsiębiorstwo pracy tymczasowej lub agencję pośrednictwa pracy, z którymi pracownik ten pozostaje w stosunku pracy. Przedsiębiorstwo pracy tymczasowej lub agencja</p>		<p>Art. 4 ust. 3 projektu u</p>	<p>ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49);</p> <p>2) z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:</p> <p>a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej,</p> <p>c) na terytorium Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.</p> <p>2. Do kierowców, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>Art. 4. 3. Kierowcy, o których mowa w ust. 1 i 2, nie są pracownikami delegowanymi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p>	
--	--	---------------------------------	---	--

	<p>pośrednictwa pracy są uznawane za przedsiębiorstwo, o którym mowa w ust. 1, i w pełni przestrzegają odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE.</p> <p>Przedsiębiorstwo użytkownik informuje przedsiębiorstwo pracy tymczasowej lub agencję pośrednictwa pracy, które wynajęły pracownika, z odpowiednim wyprzedzeniem przed rozpoczęciem pracy, o której mowa w akapicie drugim.</p>		ustawy o delegowaniu kierowców		
Art. 3	<p>1. Państwa Członkowskie zapewniają, bez względu na to, jakie prawo ma zastosowanie do danego stosunku pracy, by przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 1, gwarantowały, w oparciu o zasadę równego traktowania, pracownikom, którzy zostali delegowani na ich terytorium, stosowanie warunków zatrudnienia obejmujących następujące zagadnienia, które w Państwie Członkowskim, gdzie wykonywana jest praca, określone są przez:</p> <p>— przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, i/lub</p> <p>— umowy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe uznane za powszechnie stosowane lub które w innym przypadku mają zastosowanie zgodnie z ust. 8:</p> <p>a) maksymalne okresy pracy i minimalne okresy wypoczynku;</p> <p>b) minimalny wymiar płatnego corocznego urlopu wypoczynkowego;</p> <p>c) wynagrodzenie wraz ze stawką za godziny nadliczbowe; niniejsza litera nie ma zastosowania do</p>	T	Art. 7 ust. 1 i 2 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	<p>Art. 7. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 4–4b ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>2. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 4–4b ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, z zastrzeżeniem art. 139a ust. 3 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. z 2023 r. poz. 519, 185 i 547).</p>	

<p>uzupełniających pracowniczych programów emerytalnych;</p> <p>d) warunki wynajmu pracowników, w szczególności przez przedsiębiorstwa pracy tymczasowej;</p> <p>e) zdrowie, bezpieczeństwo i higiena w miejscu pracy;</p> <p>f) środki ochronne w zakresie warunków zatrudnienia kobiet ciężarnych lub kobiet bezpośrednio po urodzeniu dziecka, dzieci i młodzieży;</p> <p>g) równe traktowanie kobiet i mężczyzn, a także inne przepisy w zakresie niedyskryminacji;</p> <p>h) warunki zakwaterowania pracowników, w przypadku gdy jest ono zapewniane przez pracodawcę pracownikom znajdującym się daleko od ich normalnego miejsca pracy;</p> <p>i) stawki dodatków lub zwrot wydatków na pokrycie kosztów podróży, wyżywienia i zakwaterowania dla pracowników znajdujących się daleko od domu z powodów zawodowych.</p> <p>Lit. i) ma zastosowanie wyłącznie do wydatków na pokrycie kosztów podróży, wyżywienia i zakwaterowania ponoszonych przez pracowników delegowanych, jeżeli wymaga się od nich podróży do i z ich normalnego miejsca pracy w Państwie Członkowskim, na terytorium którego zostali delegowani, lub jeżeli zostali czasowo wysłani przez swojego pracodawcę z tego normalnego miejsca pracy do innego miejsca pracy.</p>				
--	--	--	--	--

<p>Do celów niniejszej dyrektywy pojęcie wynagrodzenia jest określone zgodnie z krajowym ustawodawstwem i/lub praktyką Państwa Członkowskiego, na którego terytorium pracownik jest delegowany, i oznacza wszystkie elementy składowe wynagrodzenia obowiązkowe na mocy krajowych przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, lub na mocy umów zbiorowych lub orzeczeń arbitrażowych, które zostały uznane w tym Państwie Członkowskim za powszechnie stosowane lub które w innym przypadku mają zastosowanie zgodnie z ust. 8.</p> <p>Bez uszczerbku dla art. 5 dyrektywy 2014/67/UE państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej informacje o warunkach zatrudnienia, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i/lub praktyką, bez zbędnej zwłoki i w przejrzysty sposób, na jednej oficjalnej krajowej stronie internetowej, o której mowa w tym artykule, w tym informacje o elementach składowych wynagrodzenia, o których mowa w akapicie trzecim niniejszego ustępu, oraz o wszystkich warunkach zatrudnienia zgodnie z ust. 1a niniejszego artykułu.</p> <p>Państwa Członkowskie zapewniają, by informacje podawane na jednej oficjalnej krajowej stronie internetowej były dokładne i aktualne. Komisja podaje na swojej stronie internetowej adresy tych oficjalnych krajowych stron internetowych.</p> <p>W przypadku gdy informacje na jednej oficjalnej krajowej stronie internetowej nie wskazują, z naruszeniem art. 5 dyrektywy 2014/67/UE, które warunki zatrudnienia mają być stosowane, okoliczność ta jest brana pod uwagę, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i/lub praktyką, przy określaniu sankcji w przypadku naruszeń przepisów krajowych przyjętych</p>				
--	--	--	--	--

<p>zgodnie z niniejszą dyrektywą, w zakresie w jakim jest to niezbędne do zapewnienia ich proporcjonalności.</p> <p>1a. W przypadku gdy rzeczywisty okres delegowania przekracza 12 miesięcy, państwa członkowskie zapewniają, bez względu na to, jakie prawo ma zastosowanie do danego stosunku pracy, aby przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 1, gwarantowały, w oparciu o zasadę równego traktowania, pracownikom, którzy zostali delegowani na ich terytorium, poza warunkami zatrudnienia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, także stosowanie wszelkich mających zastosowanie warunków zatrudnienia, które w Państwie Członkowskim, gdzie wykonywana jest praca, określone są przez:</p> <p>— przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, i/lub</p> <p>— umowy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe uznane za powszechnie stosowane lub które w innym przypadku mają zastosowanie zgodnie z ust. 8.</p> <p>Akapit pierwszy niniejszego ustępu nie ma zastosowania do następujących kwestii:</p> <p>a) procedur, formalności i warunków zawierania i rozwiązywania umów o pracę, w tym klauzul o zakazie konkurencji;</p> <p>b) uzupełniających pracowniczych programów emerytalnych.</p> <p>W przypadku złożenia przez usługodawcę umotywowanego powiadomienia, Państwo Członkowskie, w którym świadczona jest usługa,</p>				
--	--	--	--	--

<p>przedłuża do 18 miesięcy okres, o którym mowa w akapicie pierwszym.</p> <p>W przypadku gdy przedsiębiorstwo, o którym mowa w art. 1 ust. 1, zastępuje pracownika delegowanego innym pracownikiem delegowanym wykonującym to samo zadanie w tym samym miejscu, okresem delegowania do celów niniejszego ustępu jest łączny czas trwania okresów delegowania poszczególnych pracowników delegowanych.</p> <p>Wyrażenie „to samo zadanie w tym samym miejscu” w akapicie czwartym niniejszego ustępu interpretuje się uwzględniając między innymi charakter usługi, która ma być świadczona, pracę, która ma zostać wykonana, oraz adres(y) miejsca pracy.</p> <p>1b. Państwa Członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. c), gwarantowały pracownikom delegowanym stosowanie warunków zatrudnienia, które mają zastosowanie zgodnie z art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/104/WE do pracowników tymczasowych wynajętych przez agencje pracy tymczasowej prowadzące działalność gospodarczą w Państwie Członkowskim, w którym wykonywana jest praca.</p> <p>Przedsiębiorstwo użytkownik informuje przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. c), o warunkach zatrudnienia, które stosuje w odniesieniu do warunków pracy i wynagrodzenia w zakresie objętym akapitem pierwszym niniejszego ustępu.</p> <p>2. W przypadku wstępnego montażu i/lub pierwszej instalacji wyrobów na dostawę wyrobów stanowiących nieodłączną część umowy, a które są niezbędne do</p>				
--	--	--	--	--

<p>uruchomienia dostarczonych wyrobów i wykonywane przez wykwalifikowanych i/lub wyspecjalizowanych robotników z przedsiębiorstwa dostawczego, ust. 1 lit. b) i c) nie stosuje się, jeśli okres delegowania nie przekracza ośmiu dni.</p> <p>Przepisu tego nie stosuje się do działań w dziedzinie prac budowlanych wymienionych w Załączniku.</p> <p>3. Państwa Członkowskie mogą, po konsultacji z przedstawicielami pracodawców i pracowników, zgodnie ze zwyczajami i praktykami panującymi w każdym Państwie Członkowskim, zdecydować o niestosowaniu pierwszego akapitu ust. 1 lit. c) w przypadkach, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) i b), jeśli okres delegowania nie przekracza jednego miesiąca.</p> <p>4. Państwa Członkowskie mogą zgodnie z krajowym ustawodawstwem i/lub praktykami postanowić o przyznaniu odstępstw od pierwszego akapitu ust. 1 lit. c) w przypadkach, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) i b), jak również od decyzji Państwa Członkowskiego w rozumieniu ust. 3 niniejszego artykułu poprzez układy zbiorowe w rozumieniu ust. 8 niniejszego artykułu, dotyczących jednego lub większej liczby sektorów działalności, jeśli okres delegowania nie przekracza jednego miesiąca.</p> <p>5. Państwa Członkowskie mogą przewidzieć możliwość przyznania odstępstwa od pierwszego akapitu ust. 1 lit. b) i c) w przypadkach, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) i b) ze względu na niewielki zakres prac do wykonania.</p>				
---	--	--	--	--

<p>Państwa Członkowskie, które korzystają z uprawnienia, o którym mowa w pierwszym akapicie, ustalą kryteria jakie zadania, mające być wykonane, powinny spełniać, aby mogły być uznane za „posiadające niewielki zakres”.</p> <p>6. Okres delegowania jest obliczany na podstawie okresu odniesienia obejmującego jeden rok, licząc od rozpoczęcia delegowania.</p> <p>Przy jego obliczaniu uwzględnione zostaną wszystkie okresy wcześniejsze, w których dane stanowisko pracy było obsadzone przez pracownika delegowanego.</p> <p>7. Ust. 1–6 nie stanowią przeszkody dla stosowania warunków zatrudnienia korzystniejszych dla pracowników.</p> <p>Dodatki z tytułu delegowania uznaje się za część wynagrodzenia, chyba że są wypłacane jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania. Pracodawca, bez uszczerbku dla ust. 1 akapit pierwszy lit. i), dokonuje zwrotu takich wydatków pracownikowi delegowanemu zgodnie z krajowym ustawodawstwem i/lub praktyką mającymi zastosowanie do danego stosunku pracy.</p> <p>W przypadku gdy warunki zatrudnienia mające zastosowanie do stosunku pracy nie określają, czy i które składniki dodatku z tytułu delegowania są wypłacane w formie zwrotu wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, a które są częścią wynagrodzenia, uznaje się, że cały dodatek jest wypłacany w formie zwrotu wydatków.</p>				
--	--	--	--	--

<p>8. Określenie „umowy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe uznane za powszechnie stosowane” oznacza umowy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe, które powinny być przestrzegane przez wszystkie przedsiębiorstwa w danym obszarze geograficznym, zawodzie lub przemyśle.</p> <p>W przypadku braku systemu uznawania umów zbiorowych lub orzeczeń arbitrażowych za powszechnie stosowane w rozumieniu akapitu pierwszego, lub w uzupełnieniu do takiego systemu, państwa członkowskie mogą, jeśli tak postanowią, oprzeć się na:</p> <ul style="list-style-type: none">— umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych, które są powszechnie stosowane do wszystkich podobnych przedsiębiorstw w danym obszarze geograficznym, zawodzie lub przemyśle, i/lub— umowach zbiorowych, które zostały zawarte przez najbardziej reprezentatywne w skali kraju organizacje pracodawców i pracowników oraz są stosowane na całym terytorium kraju, <p>o ile ich zastosowanie w stosunku do przedsiębiorstw, o których mowa w art. 1 ust. 1, gwarantuje równość traktowania – w przypadku dziedzin wymienionych w ust. 1 akapit pierwszy niniejszego artykułu i, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do warunków zatrudnienia, których stosowanie ma być zagwarantowane pracownikom delegowanym zgodnie z ust. 1a niniejszego artykułu – tych przedsiębiorstw i innych przedsiębiorstw, o których mowa w niniejszym akapicie, które znajdują się w podobnej sytuacji.</p>				
--	--	--	--	--

<p>W rozumieniu niniejszego artykułu równość traktowania ma miejsce wówczas, gdy przedsiębiorstwa krajowe w podobnej sytuacji:</p> <p>— podlegają w danym miejscu lub sektorze tym samym obowiązkom co przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 1, w odniesieniu do dziedzin wymienionych w ust. 1 akapit pierwszy niniejszego artykułu oraz, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do warunków zatrudnienia, których stosowanie ma być zagwarantowane pracownikom delegowanym zgodnie z ust. 1a niniejszego artykułu, oraz</p> <p>— od których wymaga się spełnienia powyższych obowiązków z tym samym skutkiem.</p> <p>9. Państwa Członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 1 ust. 1, gwarantowały pracownikom, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. c), dodatkowo do warunków zatrudnienia, o których mowa w ust. 1b niniejszego artykułu stosowanie innych warunków, które mają zastosowanie do pracowników tymczasowych w Państwie Członkowskim, w którym wykonywana jest praca.</p> <p>10. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody w stosowaniu przez państwa członkowskie, zgodnie z Traktatami, w odniesieniu do przedsiębiorstw krajowych i do przedsiębiorstw z innych Państw Członkowskich – w oparciu o zasadę równego traktowania – warunków zatrudnienia dotyczących kwestii innych niż te, o których mowa w ust. 1 akapit pierwszy, w przypadku gdy wynikają one z przepisów dotyczących porządku publicznego.</p>				
--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym			
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		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. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str.11, z późn. zm.)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Art. 1 ust. 1	1. W niniejszej dyrektywie ustanawia się — bez uszczerbku dla zakresu dyrektywy 96/71/WE — wspólne ramy dla odpowiednich przepisów, środków i mechanizmów kontroli niezbędnych dla sprawniejszego i bardziej jednolitego wdrażania, stosowania i egzekwowania dyrektywy 96/71/WE w praktyce, w tym środków zapobiegania nadużywaniu i obchodzeniu obowiązujących przepisów oraz karania tego typu postępowania.	T	Art. 2 ust. 3 projektu ustawy o delegowaniu kierowców	3. Do przewoźnika drogowego, który deleguje na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kierowcę, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, stosuje się odpowiednio art. 29.	

	Celem dyrektywy jest zagwarantowanie przestrzegania odpowiedniego poziomu ochrony praw pracowników delegowanych w celu transgranicznego świadczenia usług, w szczególności egzekwowania warunków zatrudnienia mających zastosowanie w państwie członkowskim, w którym usługa ma być świadczona, zgodnie z art. 3 dyrektywy 96/71/WE, przy jednoczesnym ułatwieniu korzystania przez usługodawców ze swobody świadczenia usług oraz promowaniu uczciwej konkurencji między usługodawcami, a tym samym wsparciu funkcjonowania rynku wewnętrznego.				
Art. 2 lit. b	Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje: b) „organ wnioskujący” oznacza właściwy organ państwa członkowskiego, który zwraca się z wnioskiem o pomoc, udzielenie informacji, powiadomienie lub egzekucję kary lub grzywny, o których mowa w rozdziale VI;	T	Art. 3 pkt 2 u ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 2) organ wnioskujący – właściwy organ państwa członkowskiego, który składa wniosek o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium lub o egzekucję takiej kary lub grzywny;	
Art. 5	Art. 5. 1. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie środki w celu zapewnienia, by informacje o warunkach zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE i które muszą być stosowane i przestrzegane przez usługodawców, były powszechnie i nieodpłatnie dostępne w sposób przejrzysty, jasny, pełny i łatwo dostępny na odległość oraz przy pomocy środków elektronicznych, zgodnie ze standardami dostępu do internetu, w formatach zapewniających dostępność dla osób niepełnosprawnych, oraz aby biura łącznikowe lub inne właściwe organy krajowe, o których	T	Art. 30 u ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 30. 1. Na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, zamieszcza się w szczególności informacje dotyczące warunków zatrudnienia, o których mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, mających zastosowanie do kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, w tym obowiązkowych składników wynagrodzenia za pracę.	

<p>mowa w art. 4 dyrektywy 96/71/WE, były w stanie efektywnie wykonywać swoje zadania.</p> <p>2. Aby w większym stopniu poprawić dostęp do informacji, państwa członkowskie:</p> <p>a) na jednej oficjalnej krajowej stronie internetowej oraz za pomocą innych odpowiednich środków wskazują, w jasny, szczegółowy i przyjazny dla użytkownika sposób oraz w dostępnej formie, warunki zatrudnienia lub części prawodawstwa krajowego lub regionalnego, które muszą być stosowane do pracowników delegowanych na ich terytorium;</p> <p>b) podejmują niezbędne środki, aby zapewnić powszechną dostępność na jednej oficjalnej krajowej stronie internetowej oraz za pomocą innych odpowiednich środków informacji na temat tego, które układy zbiorowe mają zastosowanie i do kogo mają one zastosowanie oraz jakie warunki zatrudnienia muszą być stosowane przez usługodawców z innych państw członkowskich zgodnie z dyrektywą 96/71/WE, obejmujące, w miarę możliwości, linki do istniejących stron internetowych i innych punktów kontaktowych, w szczególności odpowiednich partnerów społecznych;</p> <p>c) udostępniają te informacje pracownikom i usługodawcom nieodpłatnie w języku urzędowym (językach urzędowych) przyjmującego państwa członkowskiego oraz w najbardziej odpowiednich językach z punktu widzenia popytu na rynku pracy w tym państwie, przy czym ich wybór pozostawia się przyjmującemu państwu członkowskiemu. Informacje te udostępnia się w miarę możliwości w formie związanej ulotki przedstawiającej główne mające zastosowanie</p>		<p>2. Informacje, o których mowa w ust. 1, mogą być zawarte w odesłaniach do odpowiednich stron internetowych.</p> <p>3. Inspekcja Transportu Drogowego, w zakresie swojej właściwości, współpracuje z Państwową Inspekcją Pracy w zakresie prowadzenia i aktualizacji strony internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>4. Podmiotami odpowiedzialnymi za udzielanie informacji na temat prawa krajowego i praktyki krajowej, które mają zastosowanie do delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, są Państwowa Inspekcja Pracy oraz Inspekcja Transportu Drogowego, każda w zakresie swojej właściwości.</p> <p>5. Na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, zamieszcza się dane kontaktowe osób odpowiedzialnych w inspekcjach za udzielanie informacji, o których mowa w ust. 4.</p>	
---	--	--	--

<p>warunki zatrudnienia, w tym opis procedur składania skarg, oraz, na żądanie, w formie dostępnej dla osób niepełnosprawnych; należy zapewnić łatwy i nieodpłatny dostęp do dalszych szczegółowych informacji na temat warunków pracy i warunków socjalnych mających zastosowanie do delegowanych pracowników, w tym w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy;</p> <p>d) poprawiają dostępność oraz zrozumiałość istotnych informacji, w szczególności tych zamieszczonych na jednej oficjalnej krajowej stronie internetowej, o której mowa w lit. a);</p> <p>e) wskazują w biurze łącznikowym osobę wyznaczoną do kontaktów, odpowiedzialną za odpowiadanie na wnioski o udzielenie informacji;</p> <p>f) aktualizują informacje zawarte w arkuszach informacyjnych dotyczących poszczególnych państw.</p> <p>3. Komisja nadal wspiera państwa członkowskie w dziedzinie dostępu do informacji.</p> <p>4. W przypadkach, w których zgodnie z krajowym prawem, tradycjami i praktykami oraz przy poszanowaniu autonomii partnerów społecznych warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, są określone w układach zbiorowych zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 tej dyrektywy, państwa członkowskie zapewniają, by te warunki były udostępniane bez przeszkód i w przejrzysty sposób usługodawcom z innych państw członkowskich oraz pracownikom delegowanym, a także dążą do zaangażowania partnerów społecznych w tym zakresie.</p>				
---	--	--	--	--

	<p>Odpowiednie informacje powinny w szczególności dotyczyć różnorodnych minimalnych stawek płacy oraz ich części składowych, metody stosowanej do wyliczania należnego wynagrodzenia i, w stosownych przypadkach, kryteriów klasyfikacji w ramach różnych kategorii płacowych.</p> <p>5. Państwa członkowskie określają podmioty i organy, do których pracownicy i przedsiębiorcy mogą się zwrócić o ogólne informacje na temat prawa krajowego i praktyki krajowej, które mają do nich zastosowanie, w zakresie ich praw i obowiązków na terytorium tych państw członkowskich.</p>				
Art. 7 ust. 1	<p>Art. 7. 1. Zgodnie z zasadami określonymi w art. 4 i 5 dyrektywy 96/71/WE w okresie delegowania pracownika do innego państwa członkowskiego za kontrolę warunków zatrudnienia obowiązujących zgodnie z dyrektywą 96/71/WE odpowiadają organy przyjmującego państwa członkowskiego we współpracy, w stosownych przypadkach, z organami państwa członkowskiego prowadzenia działalności.</p>	T	Art. 21 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 21. Państwowa Inspekcja Pracy kontroluje prawidłowość delegowania lub warunki zatrudnienia kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z art. 14 i art. 15 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, uwzględniając dane i informacje, o których w art. 19 ust. 1.	
Art. 13 oraz art. 15-19	<p>Artykuł 13</p> <p>Zakres</p> <p>1. Bez uszczerbku dla środków, które są przewidziane lub mogą zostać przewidziane w innych przepisach unijnych, zasady wzajemnej pomocy i wzajemnego uznawania, jak również środki i procedury przewidziane w niniejszym rozdziale stosuje się do transgranicznego egzekwowania administracyjnych kar pieniężnych lub grzywien administracyjnych nałożonych na usługodawcę prowadzącego działalność w państwie członkowskim za nieprzestrzeżenie obowiązujących</p>	T	Art. 28 i art. 29 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	<p>Art. 28. Do postępowań związanych z realizacją wniosków złożonych przez organ wnioskujący o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny stosuje się przepisy ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>Art. 29. 1. W przypadku braku możliwości skutecznego doręczenia decyzji administracyjnej o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej zgodnie z przepisami regulującymi doręczenie takiego dokumentu, organ</p>	

<p>przepisów dotyczących delegowania pracowników do innego państwa członkowskiego.</p> <p>2. Niniejszy rozdział stosuje się do administracyjnych kar pieniężnych lub grzywien administracyjnych, w tym opłat i dopłat, nałożonych przez właściwe organy lub potwierdzonych przez organy administracyjne lub sądowe lub, w stosownych przypadkach, wynikających z orzeczeń sądu pracy, w związku z nieprzestrzeganiem dyrektywy 96/71/WE lub niniejszej dyrektywy.</p> <p>Niniejszy rozdział nie ma zastosowania do egzekwowania kar wchodzących w zakres stosowania decyzji ramowej Rady 2005/214/WSiSW, rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 i decyzji Rady 2006/325/WE.</p> <p>Artykuł 15</p> <p>Zasady ogólne — wzajemna pomoc i uznawanie</p> <p>1. Na wniosek organu wnioskującego organ współpracujący, z zastrzeżeniem art. 16 i 17:</p> <p>a) egzekwuje karę lub grzywnę administracyjną, która została nałożona przez właściwy organ zgodnie z prawem i procedurami wnioskującego państwa członkowskiego lub potwierdzona przez organ administracyjny lub sądowy lub — w odpowiednich przypadkach — sądy pracy i od której nie przysługuje dalsze odwołanie; lub</p> <p>b) powiadamia o decyzji w sprawie nałożenia takiej kary lub grzywny.</p>		<p>wnioskujący, który wydał tę decyzję, występuje za pośrednictwem systemu IMI z wnioskiem o powiadomienie o decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do właściwego organu państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, którego dotyczy ta decyzja.</p> <p>2. W przypadku gdy nie można wyegzekwować od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nałożonej administracyjnej kary pieniężnej, organ wnioskujący, który wydał decyzję w I instancji, występuje za pośrednictwem systemu IMI z wnioskiem o egzekucję takiej kary pieniężnej do właściwego organu państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p> <p>3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) imię i nazwisko lub nazwę, znany adres oraz wszelkie inne dane umożliwiające ustalenie tożsamości przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) streszczenie faktów i okoliczności naruszenia prawa, charakter tego naruszenia i odpowiednie przepisy mające zastosowanie w tej sprawie; 3) informacje o decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej i wszelkich innych odpowiednich dokumentach, w tym o charakterze sądowym, dotyczących przedmiotowej kary; 4) nazwę, adres i inne dane kontaktowe organu wnioskującego oraz, jeżeli nie jest to ten sam organ, organu, który może udzielić dodatkowych informacji dotyczących administracyjnej kary pieniężnej lub 	
---	--	--	--

<p>Ponadto organ współpracujący powiadamia o jakimkolwiek innym istotnym dokumencie dotyczącym egzekucji takiej kary lub grzywny, w tym o orzeczeniu sądowym lub o ostatecznej decyzji, które mogą być w formie uwierzytelnionej kopii, stanowiącej podstawę prawną i tytuł do wykonania wniosku o egzekucję.</p> <p>2. Organ wnioskujący zapewnia, by wniosek o egzekucję kary lub grzywny administracyjnej lub powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia takiej kary lub grzywny został złożony w zgodzie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i praktykami administracyjnymi obowiązującymi w tym państwie członkowskim.</p> <p>Wniosek taki zostaje złożony jedynie w sytuacji, gdy organ wnioskujący nie jest w stanie wyegzekwować takiej kary lub grzywny lub dokonać powiadomienia o nałożeniu kary lub grzywny w zgodzie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i praktykami administracyjnymi własnego państwa.</p> <p>Organ wnioskujący nie składa wniosku o egzekucję kary lub grzywny administracyjnej lub o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia takiej kary lub grzywny, w przypadku gdy odnośna kara lub grzywna, jak również związane z nią roszczenie lub instrument umożliwiający jej egzekucję we wnioskującym państwie członkowskim, zostały zaskarżone lub zakwestionowane, i tak długo, jak są one zaskarżane i kwestionowane.</p> <p>3. Właściwy organ, do którego wpłynął, zgodnie z niniejszym rozdziałem i art. 21, wniosek o egzekucję kary lub grzywny administracyjnej lub o powiadomienie</p>		<p>możliwości odwołania się od obowiązku zapłaty lub zaskarżenia decyzji o jej nałożeniu;</p> <p>5) cel powiadomienia oraz termin, w jakim należy go dokonać;</p> <p>6) informacje odpowiadające treści decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej.</p> <p>4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:</p> <p>1) elementy, o których mowa w ust. 3 pkt 1–4 i 6;</p> <p>2) datę, z którą decyzja administracyjna w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stała się wykonalna, opis rodzaju administracyjnej kary pieniężnej oraz określenie jej wysokości, wszelkie daty istotne dla przeprowadzenia egzekucji, w tym informacje, czy doręczono stronie decyzję, a jeżeli tak, to w jaki sposób, a także potwierdzenie, że od takiej kary nie przysługuje dalsze odwołanie, i opis żądania, w związku z którym jest składany wniosek, oraz jego poszczególnych elementów.</p> <p>5. Do wniosków, o których mowa w ust. 1 i 2, dołącza się decyzję o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej oraz mogą być dołączone inne dokumenty, ich uwierzytelnione kopie lub wyciągi z nich, o ile jest to niezbędne do realizacji wniosku przez właściwy organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>6. Z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1 lub 2, można wystąpić, jeżeli nie toczy się postępowanie w sprawie istnienia lub wysokości nałożonej administracyjnej kary pieniężnej lub w sprawie wszczęcia i prowadzenia egzekucji administracyjnej tej kary, chyba że postępowanie takie jest w toku, a przepisy odrębne umożliwiają dochodzenie tych należności.</p>	
---	--	---	--

<p>o decyzji w sprawie nałożenia takiej kary lub grzywny, uznaje taki wniosek bez wymagania dalszych formalności i bez zwłoki podejmuje wszystkie działania niezbędne do jego wykonania, chyba że ten organ, do którego wpłynął wniosek, postanowi powołać się na jedną z podstaw do odmowy wskazanych w art. 17.</p> <p>4. W celu egzekucji kary lub grzywny administracyjnej lub powiadomienia o decyzji w sprawie nałożenia takiej kary lub grzywny organ współpracujący podejmuje działania zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i praktykami administracyjnymi obowiązującymi w państwie współpracującym z zastosowaniem zasad odnoszących się do takich samych, a w przypadku ich braku — do podobnych naruszeń lub decyzji.</p> <p>Powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia kary lub grzywny administracyjnej przez organ współpracujący i wniosek o egzekucję uznaje się, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i praktykami administracyjnymi obowiązującymi we współpracującym państwie członkowskim, za mające ten sam skutek, jak gdyby zostały dokonane we wnioskującym państwie członkowskim.</p> <p>Artykuł 16</p> <p>Wniosek o egzekucję lub powiadomienie</p> <p>1. Organ wnioskujący składa wniosek o egzekucję kary lub grzywny administracyjnej, jak również o powiadomienie o decyzji w sprawie takiej kary lub</p>		<p>7. Jeżeli po złożeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1 lub 2, zostanie wszczęte postępowanie administracyjne lub sądownoadministracyjne w przedmiocie zaskarżenia decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ wnioskujący niezwłocznie informuje o tym właściwy organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>8. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do powiadomienia o wydanym rozstrzygnięciu zapadłym w wyniku rozpatrzenia zaskarżenia decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej w związku z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>9. Po skierowaniu wniosku, o którym mowa w ust. 2, organ wnioskujący powiadamia niezwłocznie organ państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej o okolicznościach mających znaczenie dla wniosku, w szczególności o zmianie wysokości należności pieniężnych będących przedmiotem wniosku lub wniosku o podjęcie środków zabezpieczających należności pieniężne.</p> <p>10. Współpraca z właściwymi organami innych państw członkowskich odbywa się za pośrednictwem systemu IMI.</p> <p>11. Spory dotyczące istnienia lub wysokości administracyjnej kary pieniężnej, wszczęcia i prowadzenia egzekucji administracyjnej należności pieniężnych lub doręczenia decyzji administracyjnej lub innego dokumentu wydanego w Rzeczypospolitej Polskiej, odnoszących się do administracyjnej kary pieniężnej, jej dochodzenia lub zabezpieczenia,</p>	
---	--	--	--

<p>grzywny bez zbędnej zwłoki za pomocą jednolitego dokumentu, który musi zawierać co najmniej:</p> <p>a) imię i nazwisko bądź nazwę oraz znany adres adresata oraz wszelkie inne istotne dane lub informacje dotyczące tożsamości adresata;</p> <p>b) streszczenie faktów i okoliczności naruszenia, charakter wykroczenia i odpowiednie przepisy mające zastosowanie;</p> <p>c) instrument umożliwiający egzekucję we wnioskującym państwie członkowskim i wszelkie inne odpowiednie informacje lub dokumenty, w tym te o charakterze sądowym, dotyczące przedmiotowego roszczenia bądź kary lub grzywny administracyjnej; oraz</p> <p>d) nazwę, adres i inne dane kontaktowe właściwego organu odpowiedzialnego za rozpatrzenie kary lub grzywny administracyjnej oraz, jeśli nie jest to ten sam organ, właściwego organu, który może udzielić dodatkowych informacji dotyczących kary lub grzywny czy możliwości odwołania się od obowiązku zapłaty lub zaskarżenia stanowiącej o nich decyzji.</p> <p>2. Dodatkowo, poza elementami określonymi w ust. 1, wniosek zawiera:</p> <p>a) w przypadku powiadomienia w sprawie decyzji — cel powiadomienia oraz termin, w jakim należy go dokonać;</p> <p>b) w przypadku wniosku o egzekucję — datę, kiedy orzeczenie lub decyzja stały się wykonalne lub ostateczne, opis rodzaju oraz wysokości kary lub grzywny administracyjnej, wszelkie daty istotne dla</p>		<p>Art. 37 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>rozstrzygane są na podstawie odrębnych przepisów obowiązujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>Art. 37. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 2 w § 1 w pkt 8 w lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h w brzmieniu: „h) administracyjnych kar pieniężnych lub grzywien administracyjnych nałożonych na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”.</p>	
--	--	---	---	--

<p>procedury egzekwowania, w tym informacje, czy i jeżeli tak, to w jaki sposób doręczono pozwanemu (pozwany) orzeczenie lub decyzję lub czy wydano orzeczenie zaoczne, a także potwierdzenie organu wnioskującego, że kara lub grzywna nie podlega dalszemu odwołaniu, oraz opis roszczenia, w związku z którym składany jest wniosek oraz jego poszczególnych składników.</p> <p>3. Organ współpracujący podejmuje wszelkie niezbędne kroki, by powiadomić usługodawcę o wniosku o egzekucję lub o decyzji w sprawie nałożenia kary lub grzywny administracyjnej oraz o istotnych dokumentach, gdy jest to konieczne, zgodnie ze swoim prawem krajowym lub praktyką krajową — czyni to bez zwłoki, ale nie później niż w ciągu jednego miesiąca od otrzymania wniosku.</p> <p>Organ współpracujący jak najszybciej informuje organ wnioskujący o:</p> <p>a) działaniu podjętym na jego wniosek o egzekucję i powiadomienie, a dokładniej o dacie, w której powiadomiono odbiorcę;</p> <p>b) podstawach odmowy, w przypadku gdy organ współpracujący odmawia wykonania wniosku o egzekucję kary lub grzywny administracyjnej lub odmawia powiadomienia o decyzji w sprawie nałożenia kary lub grzywny administracyjnej zgodnie z art. 17.</p>				
--	--	--	--	--

	<p>Artykuł 17</p> <p>Podstawy odmowy</p> <p>Współpracujące organy nie są zobowiązane do wykonania wniosku o egzekucję lub powiadomienia o decyzji, jeśli wniosek ten nie zawiera informacji, o których mowa w art. 16 ust. 1 i 2, jest niekompletny lub jest wyraźnie sprzeczny z decyzją leżącą u jego podstaw.</p> <p>Ponadto współpracujące organy mogą również odmówić wykonania wniosku o egzekucję w następujących okolicznościach:</p> <p>a) analiza współpracującego organu jasno wykazuje, że prognozowane koszty lub zasoby wymagane do egzekucji kary lub grzywny administracyjnej są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do kwoty, której ma dotyczyć egzekucja, lub egzekucja taka wiązałaby się z istotnymi trudnościami;</p> <p>b) ogólna kwota kary pieniężnej lub grzywny wynosi mniej niż 350 EUR lub równowartość tej kwoty;</p> <p>c) nie przestrzegano zapisanych w konstytucji współpracującego państwa członkowskiego podstawowych praw i wolności przysługujących pozwanym oraz mających do nich zastosowanie zasad prawnych.</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>Artykuł 18</p> <p>Zawieszenie postępowania</p> <p>1. Jeżeli w trakcie postępowania w sprawie egzekucji lub powiadomienia kara lub grzywna administracyjna lub związane z nią roszczenie zostają zakwestionowane lub zostaje złożone od nich odwołanie przez zainteresowanego usługodawcę lub zainteresowaną stronę, postępowanie w sprawie transgranicznej egzekucji nałożonej kary lub grzywny zostaje zawieszona w oczekiwaniu na decyzję odpowiedniego podmiotu lub organu właściwego dla sprawy we wnioskującym państwie członkowskim.</p> <p>Wszelkie odwołania bądź wnioski kwestionujące składa się przed odpowiednim podmiotem lub organem właściwym we wnioskującym państwie członkowskim.</p> <p>Organ wnioskujący niezwłocznie powiadamia organ współpracujący o zaskarżeniu.</p> <p>2. Spory dotyczące środków egzekucyjnych przedsięwziętych we współpracującym państwie członkowskim lub dotyczące ważności powiadomienia dokonanego przez współpracujący organ są wnoszone do właściwego organu lub organu sądowego tego państwa członkowskiego zgodnie z jego przepisami ustawowymi i wykonawczymi.</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>Artykuł 19</p> <p>Koszty</p> <p>1. Kwoty wyegzekwowane w związku z karami lub grzywnami, o których mowa w niniejszym rozdziale, przypadają organowi współpracującemu.</p> <p>Organ współpracujący egzekwuje należne kwoty w swojej walucie, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz procedurami lub praktykami administracyjnymi mającymi zastosowanie do podobnych roszczeń w tym państwie członkowskim.</p> <p>Współpracujący organ, w razie potrzeby, przelicza, zgodnie ze swoim prawem krajowym i praktyką krajową, kwotę kary lub grzywny na walutę państwa współpracującego, stosując kurs walutowy z dnia nałożenia kary lub grzywny.</p> <p>2. Państwa członkowskie nie żądają od siebie wzajemnie zwrotu kosztów udzielenia sobie wzajemnej pomocy na podstawie niniejszej dyrektywy lub na skutek jej stosowania.</p>				
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (UC124), zwany dalej projektem ustawy o delegowaniu kierowców, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 370) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022, poz. 2201), Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (269)			
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE 249 z 31.07.2020, str. 49)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdroże nia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczający ch poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Art. 1 ust. 1	Przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców 1. W niniejszym artykule ustanawia się przepisy szczególne w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE dotyczących delegowania	T	Art. 1 ust. 2 projekt u ustawy o	2. W sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio art. 9–16 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140 oraz z 2023 r. poz. 641).	

	<p>kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy 2014/67/UE odnoszących się do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych dotyczących delegowania tych kierowców.</p>		<p>delegowania kierowców</p>	<p>Art. 7 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 7. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 4–4b ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>2. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 4–4b ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, z zastrzeżeniem art. 139a ust. 3 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. z 2023 r. poz. 519, 185 i 547).</p> <p>Art. 42 pkt 1 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 42. W ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140) w art. 2:</p> <p>1) w ust. 1 uchyla się pkt 2;</p>	
<p>Art. 1 ust. 2</p>	<p>2. Te przepisy szczególne stosuje się do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które podejmują środek wybiegający poza granice państwowe, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 ust. 1 projekt ustawy o delego</p>	<p>Art. 1. 1. Ustawa określa zasady:</p> <p>1) delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>2) kontroli przestrzegania przepisów o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz realizacji obowiązków</p>	

		<p>waniu kierowców</p> <p>Art. 2 ust. 1 projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>informacyjnych związanych z delegowaniem kierowców;</p> <p>3) kontroli drogowej delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>4) współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego oraz Państwową Inspekcją Pracy w zakresie przekazywania informacji związanych z delegowaniem kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>5) współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium;</p> <p>6) postępowania związanego z realizacją lub składaniem wniosków o powiadomienie o decyzji w sprawie nałożenia na przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i z tego terytorium administracyjnej kary pieniężnej lub grzywny administracyjnej oraz o egzekucję takiej kary lub grzywny.</p> <p>Art. 2. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do kierowców delegowanych:</p> <p>1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:</p> <p>a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej albo agencją wynajmującą personel, który skierował kierowcę do pracodawcy użytkownika,</p> <p>c) z Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r.</p>	
--	--	---	---	--

			<p>ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49);</p> <p>2) z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:</p> <p>a) do pracy w oddziale lub przedsiębiorstwie należącym do grupy przedsiębiorstw, do której należy pracodawca delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>b) przez podmiot będący agencją pracy tymczasowej,</p> <p>c) na terytorium Konfederacji Szwajcarii, do czasu przyjęcia, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązania do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.</p>	
		<p>Art. 3 pkt 3-8 projekt ustawy o delegowaniu</p>	<p>Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają:</p> <p>3) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a także państwo, które przyjęło, w drodze umowy z Unią Europejską, zobowiązanie do implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i</p>	

			<p>kierowców</p> <p>Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012;</p> <p>4) przewoźnik drogowy – przewoźnika drogowego w rozumieniu art. 4 pkt 15 i 16 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919);</p> <p>5) przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – przewoźnika drogowego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim, który kieruje tymczasowo kierowcę będącego jego pracownikiem do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w związku z realizacją usługi transportu drogowego przez tego przewoźnika;</p> <p>6) przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – przewoźnika drogowego mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który kieruje tymczasowo kierowcę będącego jego pracownikiem w rozumieniu przepisów państwa członkowskiego, do którego jest delegowany, do pracy na terytorium tego państwa, w związku z realizacją usługi transportu drogowego przez tego przewoźnika;</p> <p>7) kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – kierowcę zatrudnionego w warunkach odpowiadających warunkom określonym w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700, 2140 oraz z 2023 r. poz. 240 i 641) w innym państwie członkowskim, tymczasowo skierowanego do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez</p>	
--	--	--	--	--

<p>Od dnia 2 lutego 2022 r., od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące dwustronnego przewozu rzeczy określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku, gdy oprócz wykonywania dwustronnego przewozu kierowca wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że kierowca nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim.</p>	T	Art. 4 ust. 1 pkt 3 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: 3) w trakcie przewozu dwustronnego rzeczy wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem, że załadunek rzeczy i rozładunek rzeczy nie jest wykonywany na terytorium tego samego państwa członkowskiego;	
<p>W przypadku gdy po przewozie dwustronnym, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonywano żadnej dodatkowej czynności, następuje przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim stosuje się do maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku, na warunkach określonych w akapicie trzecim.</p>	T	Art. 4 ust. 1 pkt 4 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: 4) po przewozie dwustronnym rzeczy, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonano żadnej dodatkowej czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy, następnie wykonuje przewóz dwustronny rzeczy do państwa członkowskiego siedziby, podczas którego wykonuje dodatkowo maksymalnie dwie czynności załadunku rzeczy lub rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem, że dodatkowe czynności załadunku rzeczy i rozładunku rzeczy nie są wykonywane na terytorium tego samego państwa członkowskiego;	
<p>Odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty</p>	T	Art. 4 ust. 2 i ust. 3 projekt ustawy o	2. Od dnia 21 sierpnia 2023 r. wyłączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 3–5, stosuje się wyłącznie do kierowców pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8–10 rozporządzenia	

	rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.		ustawy o delegowaniu kierowców	Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”.	
Art. 1 ust. 4	4. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne osób nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE. Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, ma miejsce, gdy kierowca wykonuje jedną z następujących czynności:	T	Art. 4 ust. 1 pkt 2 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: 2) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób;	
		T	Art. 3 pkt 13 projekt ustawy o	Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 13) przewóz dwustronny osób – przewóz w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług	

<p>a) zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim;</p> <p>b) zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby;</p> <p>lub</p> <p>c) zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009.</p>		delego waniu kierowców	<p>autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.), podczas którego kierowca wykonuje jedną z następujących czynności:</p> <p>a) zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby przewoźnika drogowego i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim,</p> <p>b) zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby przewoźnika drogowego lub</p> <p>c) zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby przewoźnika drogowego w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009;</p>	
<p>Od dnia 2 lutego 2022 r., od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące przewozu dwustronnego osób określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku gdy, oprócz wykonywania przewozu dwustronnego, kierowca także jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, o ile kierowca nie oferuje usług przewozu osób między dwiema lokalizacjami w państwie członkowskim, przez które przejechał. To samo dotyczy przejazdu powrotnego.</p>	T	Art. 4 ust. 1 pkt 5 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	<p>Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który:</p> <p>5) w trakcie przewozu dwustronnego osób dodatkowo jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które przejeżdża, pod warunkiem, że przewóz osób nie jest wykonywany między dwoma miejscami położonymi na terytorium tego samego państwa członkowskiego; to samo dotyczy przejazdu powrotnego;</p>	
<p>Odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz</p>	T	Art. 4 ust. 2 projekt	<p>2. Od dnia 21 sierpnia 2023 r. wyłączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 3–5, stosuje się wyłącznie do kierowców pojazdów wyposażonych w inteligentne</p>	

	<p>pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu, stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.</p>		<p>u ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>tachografy zgodnie z art. 8–10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”.</p>	
<p>Art. 1 ust. 5</p>	<p>5. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy przejeżdżającego tranzytem przez terytorium państwa członkowskiego, który nie wykonuje załadunku ani rozładunku, ani nie zabiera ani nie wysadza pasażerów, nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 3 pkt 14 projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 4 ust. 1 pkt 1 projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 14) przejazd tranzytem – przewóz drogowy rzeczy lub przewóz drogowy osób przez terytorium państwa członkowskiego, w ramach którego kierowca nie wykonuje załadunku ani rozładunku oraz nie zabiera ani nie wysadza pasażerów;</p> <p>Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: 1) wykonuje przejazd tranzytem;</p>	

			Art. 42 pkt 2 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 42. W ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140) w art. 2: 2) uchyla się ust. 2.	
Art. 1 ust. 6	6. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego zgodnie z definicją z dyrektywy Rady 92/106/EWG (20) nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych zgodnie z definicją w ust. 3 niniejszego artykułu.	T	Art. 3 pkt 16 projekt ustawy o delegowaniu kierowców Art. 4 ust. 1 pkt 6 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 16) transport kombinowany – transport kombinowany w rozumieniu art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym; Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: 6) wykonuje przewóz drogowy rzeczy na początkowym lub końcowym odcinku transportu kombinowanego, jeżeli ten odcinek sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych rzeczy.	
Art. 1 ust. 7	7. Kierowcę wykonującego przewóz kabotażowy w rozumieniu rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr	T	Art. 1 ust. 1	Art. 1. 1. Ustawa określa zasady:	

	1073/2009 uznaje się za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE.		<p>pkt 1 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 3 pkt 7 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 3 pkt 15 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>1) delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 7) kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – kierowcę zatrudnionego w warunkach odpowiadających warunkom określonym w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700, 2140 oraz z 2023 r. poz. 240 i 641) w innym państwie członkowskim, tymczasowo skierowanego do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 15) przewóz kabotażowy – przewóz kabotażowy w rozumieniu art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.) oraz art. 2 pkt 7 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009;</p>	
Art. 1 ust. 8	8. Do celów art. 3 ust. 1a dyrektywy 96/71/WE delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie,	T	Art. 8 ust. 1 projekt	Art. 8. 1. Na potrzeby obliczania okresów delegowania, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 4a ust. 1 i art. 4b ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu	

	wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób. Ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w kontekście takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego on zastępuje.		u ustawy o delegowaniu kierowców	pracowników w ramach świadczenia usług, delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub osób. Okresy delegowania kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe lub kierowcy go zastępującego nie kumulują się.	
Art. 1 ust. 9	9. Państwa członkowskie zapewniają, aby – zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE – warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych uznanych, na ich terytorium, za powszechnie stosowane lub mające zastosowanie w innym przypadku zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, były udostępniane w sposób przystępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz delegowanym kierowcom. Stosowne informacje obejmują w szczególności części składowe wynagrodzenia uznane za obowiązkowe na podstawie takich instrumentów, w tym, w stosownych przypadkach, na podstawie umów zbiorowych powszechnie stosowanych do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym.	T	Art. 30 ust. 1 projektu ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 30. 1. Na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, zamieszcza się w szczególności informacje dotyczące warunków zatrudnienia, o których mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, mających zastosowanie do kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowców delegowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, w tym obowiązkowych składników wynagrodzenia za pracę.	
Art. 1 ust. 10	10. Przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części.	T	Art. 3 pkt 9–11	Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 9) państwo trzecie – państwo inne niż państwo członkowskie oraz inne niż Konfederacja Szwajcarii; 10) przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – przewoźnika drogowego mającego siedzibę w państwie trzecim, który w związku z realizacją usługi transportu drogowego kieruje tymczasowo kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 11) kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego –	

			<p>kierowcę tymczasowo skierowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z realizacją usługi transportu drogowego przez tego przewoźnika.</p> <p>Art. 5 ust. 1 i 2 Art. 5. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego nie jest kierowca, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wykonuje przejazd tranzytem; 2) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób. <p>2. Kierowcy, o których mowa w ust. 1, nie są pracownikami delegowanymi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>Art. 12 ust. 1–6 oraz art. 13–16 projektu ustawy o delegowaniu kierowców Art. 12. 1. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) składa do Państwowej Inspekcji Pracy zgłoszenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, każdorazowo, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu formularza elektronicznego udostępnionego na stronie internetowej, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, oraz 2) wystawia każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego; potwierdzenie sporządza się na formularzu, o którym mowa w ust. 7, na komputerze 	
--	--	--	--	--

			<p>lub maszynowo; potwierdzenie podpisuje przewoźnik drogowy oraz kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego.</p> <p>2. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zapewnić, aby kierowca podczas delegowania dysponował:</p> <ol style="list-style-type: none">1) sporządzonym w postaci papierowej potwierdzeniem delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego;2) dowodami potwierdzającymi wykonywane przewozy drogowe, w szczególności w postaci listów przewozowych, odpowiedniego zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym lub formularza jazdy, na podstawie, którego wykonywany jest przewóz;3) zapisami tachografu, wymaganymi zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwaną dalej „Umową AETR”. <p>3. Zgłoszenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, zawiera następujące informacje:</p> <ol style="list-style-type: none">1) nazwę przewoźnika drogowego, jego adres i siedzibę albo adres zamieszkania oraz numer odpowiedniego zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym lub formularza jazdy, na podstawie którego wykonywany jest przewóz objęty delegowaniem, numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym;2) imię i nazwisko osoby wyznaczonej do kontaktów z organem, o którym mowa w art. 23 ust. 3, oraz uprawnionej do reprezentowania przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium	
--	--	--	---	--

			<p>Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego w sprawach dotyczących warunków zatrudnienia, jej adres zamieszkania albo adres do korespondencji, jeżeli jest inny niż adres zamieszkania, numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym;</p> <p>3) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;</p> <p>4) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego;</p> <p>5) datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy lub dokumentu równoważnego z taką umową, lub innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, oraz właściwe dla tej umowy prawo;</p> <p>6) numer rejestracyjny pojazdu silnikowego, którym wykonywany jest przewóz objęty delegowaniem;</p> <p>7) informację, czy świadczone usługi przewozowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy lub przewóz kabotażowy.</p> <p>4. Potwierdzenie delegowania, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zawiera następujące informacje:</p> <p>1) nazwę przewoźnika drogowego, jego adres i siedzibę albo adres zamieszkania oraz numer odpowiedniego zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym lub formularza jazdy, na podstawie którego jest wykonywany przewóz objęty delegowaniem, numer telefonu i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym;</p> <p>2) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;</p> <p>3) datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy lub dokumentu równoważnego z taką</p>	
--	--	--	--	--

			<p>umową, lub innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, oraz właściwe dla tej umowy prawo;</p> <p>4) numer rejestracyjny pojazdu silnikowego, którym wykonywany jest przewóz objęty delegowaniem;</p> <p>5) informację, czy świadczone usługi przewozowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy lub przewóz kabotażowy.</p> <p>5. Państwowa Inspekcja Pracy przetwarza dane zawarte w zgłoszeniu delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, w sposób niezautomatyzowany.</p> <p>6. Państwowa Inspekcja Pracy usuwa dane zawarte w zgłoszeniu delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, po upływie 24-miesięcznego okresu, z wyłączeniem spraw wszczętych i niezakończonych prawomocnym rozstrzygnięciem.</p> <p>Art. 13. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego jest obowiązany posiadać w pojeździe i okazywać podczas kontroli drogowej, na żądanie osób uprawnionych do przeprowadzenia kontroli, dokumenty, o których mowa w art. 12 ust. 2.</p> <p>Art. 14. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przesłania niezwłocznie, nie później niż w terminie 8 tygodni od dnia otrzymania wniosku od organu, o którym mowa w art. 24, po</p>	
--	--	--	---	--

			<p>okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w art. 12 ust. 2, oraz dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego z taką umową lub innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, ewidencji czasu pracy kierowcy oraz dowodów wypłat wynagrodzenia.</p> <p>Art. 15. 1. W przypadku gdy na podstawie umowy międzynarodowej przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej składa zgłoszenie delegowania przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI nie stosuje się art. 12 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 4. W tym zakresie stosuje się art. 9 ust. 1, ust. 3 pkt 1 i ust. 5.</p> <p>2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego jest obowiązany posiadać w pojeździe i okazywać podczas kontroli drogowej, na żądanie osób uprawnionych do przeprowadzenia kontroli, dokumenty, o których mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1 oraz art. 12 ust. 2 pkt 2 i 3.</p> <p>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, przesłanie dokumentów, o których mowa w art. 14, odbywa się przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.</p> <p>Art. 16. Zabrania się wyposażania kierowcy w przerobione lub podrobione potwierdzenie delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Art. 23–25 projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 23. 1. Kontrola drogowa delegowania kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego polega na sprawdzeniu przestrzegania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązków w zakresie wyposażenia kierowcy w dokumenty, o których mowa w art. 12 ust. 2; 2) przez kierowcę delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego obowiązku, o którym mowa w art. 13. <p>2. Kontrola drogowa, o której mowa w ust. 1, obejmuje weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez kierowcę, o których mowa w art. 12 ust. 2.</p> <p>3. Kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, przeprowadzają inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.</p> <p>4. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzają kontrolę drogową, o której mowa w ust. 1, odpowiednio na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</p> <p>5. Do kontroli drogowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 18.</p> <p>6. W przypadku gdy na podstawie umowy międzynarodowej przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej składa zgłoszenie</p>	
--	--	--	---	--

			<p>delegowania przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI kontrolę, o której mowa w ust. 1, przeprowadza się z uwzględnieniem art. 15, art. 17 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 oraz art. 22 ust. 1 i 2. Art. 24. Państwowa Inspekcja Pracy kontroluje prawidłowość delegowania lub warunki zatrudnienia kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego zgodnie z art. 14 i art. 15 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>Art. 25. 1. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej, o której mowa w art. 23 ust. 1, stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a przewoźnik ten posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu administracyjnych kar pieniężnych lub grzywnien administracyjnych lub możliwość egzekucji takich należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej wysokości przewidywanej administracyjnej kary pieniężnej, określonej w załączniku do ustawy.</p> <p>2. Kaucję pobiera się w formie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub 2) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, przy czym koszty przelewów ponosi zobowiązany podmiot. <p>3. W przypadku poboru kaucji przez inspektorów</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Inspekcji Transportu Drogowego, jest możliwe jej przekazanie w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej. Koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, ponosi bezzwrotnie zobowiązany podmiot.</p> <p>4. Kaucja przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.</p> <p>5. Kaucję przekazuje się:</p> <p>1) na rachunek bankowy, o którym mowa w art. 33 ust. 6 – w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej stała się wykonalna;</p> <p>2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił – w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji o uchyleniu lub stwierdzeniu nieważności decyzji o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej albo doręczenia prawomocnego orzeczenia sądu administracyjnego o uchyleniu lub stwierdzeniu nieważności takiej decyzji.</p> <p>6. W przypadku gdy wysokość nałożonej administracyjnej kary pieniężnej jest niższa od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 5 pkt 2.</p> <p>7. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w ust. 1, nie pobrano kaucji, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego kieruje lub usuwa pojazd, na koszt przewoźnika drogowego, o którym mowa w ust. 1, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.).</p> <p>8. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>9. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po okazaniu</p>	
--	--	--	---	--

				<p>dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz dowodu uiszczenia kaucji, o którym mowa w ust. 1, na zasadach określonych w ust. 2.</p> <p>10. Jeżeli pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2022 r. poz. 479, z późn. zm.) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.</p> <p>Art. 32 ust. 2 projekt u ustawy o delego waniu kierow ców</p> <p>Art. 33 ust. 1 projekt u ustawy o delego waniu kierow ców</p>	
--	--	--	--	---	--

			<p>Art. 41 pkt 3 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Załącznik do ustawy – Lp. 3, 5, 7, 9 i 11</p>	<p>Art. 41. W ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1614) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>3) w art. 23 w ust. 1 po pkt 5a dodaje się pkt 5b i 5c w brzmieniu:</p> <p>5b) żądania od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę lub osoby działającej w jego imieniu informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;</p> <p>5c) żądania od przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osoby działającej w jego imieniu, informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;”</p> <p>Załącznik do projektu ustawy</p> <p>Lp. 3 – Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 12 ust. 3 ustawy, niekompletnych lub niezgodnych ze stanem faktycznym.</p> <p>Lp. 5 – Niezłożenie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania w sposób i w terminie określonych w art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy.</p> <p>Lp. 7 – Niewystawienie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej potwierdzenia delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy, w sposób i w terminie określonych w tych przepisach.</p> <p>Lp. 9 – Niezapewnienie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, aby kierowca dysponował potwierdzeniem delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 2 pkt 1 ustawy.</p> <p>Lp. 11 – Nieprzekazanie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokumentacji, o której mowa w art. 14 ustawy, w terminie określonym w tym przepisie.</p>	
Art. 11 ust. 11	<p>11. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/67/UE państwa członkowskie mogą w odniesieniu do delegowania kierowców wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:</p> <p>a) obowiązek złożenia przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012; takie zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:</p> <p>(i) tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny;</p> <p>(ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczone są usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;</p> <p>(iii) tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;</p> <p>(iv) data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;</p>	T	<p>Art. 3 pkt 17 projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 9 ust. 1–4 projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają:</p> <p>17) system IMI – system wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w rozporządzeniu 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.).</p> <p>Art. 9. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej składa zgłoszenie delegowania kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.</p> <p>2. Zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:</p> <p>1) nazwę przewoźnika drogowego, jego adres do korespondencji oraz numer licencji wspólnotowej, jeżeli jest dostępny;</p> <p>2) dane kontaktowe zarządzającego transportem w rozumieniu art. 2 pkt 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub innej osoby wyznaczonej do kontaktów z organem, o którym mowa w art. 22 ust. 1 lub 2, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;</p>	

<p>(v) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;</p> <p>(vi) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;</p> <p>(vii) informacja, czy świadczone usługi transportowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy;</p> <p>b) obowiązek zapewnienia przez przewoźnika, aby kierowca dysponował – w postaci papierowej lub elektronicznej – wymienionymi poniżej dokumentami oraz obowiązek przechowywania przez kierowcę i udostępniania przez niego na żądanie podczas kontroli drogowej następujących dokumentów:</p> <p>(i) kopii zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI;</p> <p>(ii) dowodów potwierdzających wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) lub dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;</p> <p>(iii) zapisy tachografu, a w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014;</p> <p>c) obowiązek przesłania przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączanego z IMI – na bezpośredni wniosek właściwych organów państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany – po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w lit. b) ppkt (ii) i (iii) niniejszego ustępu, a także dokumentacji dotyczącej</p>		<p>3) imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;</p> <p>4) datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy albo dokumentu równoważnego z taką umową oraz właściwe dla tej umowy albo tego dokumentu prawo;</p> <p>5) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;</p> <p>6) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych, którymi wykonywany będzie przewóz objęty delegowaniem;</p> <p>7) informację, czy świadczone usługi przewozowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy.</p> <p>3. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zapewnić, aby kierowca podczas delegowania dysponował następującymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej:</p> <p>1) kopią zgłoszenia delegowania, o którym mowa w ust. 1;</p> <p>2) dowodami potwierdzającymi wykonywanie przewozów drogowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności w postaci listów przewozowych, dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, odpowiedniego zezwolenia, wypisu z zezwolenia wraz z obowiązującym rozkładem jazdy, formularza jazdy, odpowiedniej decyzji lub kopii umowy na realizowany przewóz, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 2 lit. a–d i g ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, o ile są wymagane;</p> <p>3) zapisami tachografu, zawierającymi w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania przewozów międzynarodowych lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi</p>	
---	--	--	--

	<p>wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG (21), ewidencji czasu pracy kierowców oraz dowodów zapłat.</p> <p>Przewoźnik przesyła tę dokumentację za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od dnia złożenia wniosku</p> <p>Jeżeli przewoźnik nie przedłoży dokumentacji będącej przedmiotem wniosku w tym terminie, właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, mogą za pośrednictwem IMI zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego siedziby, zgodnie z art. 6 i 7 dyrektywy 2014/67/UE. Jeżeli taki wniosek o wzajemną pomoc został złożony, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mają dostęp do zgłoszenia delegowania i innych stosownych informacji przedłożonych przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI.</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 22 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”, oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014.</p> <p>4. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przesłania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, na wniosek organu, o którym mowa w art. 22 ust. 1 lub 2, po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w ust. 3 pkt 2 i 3, oraz dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy należnego za okres delegowania, umowy o pracę albo dokumentu równoważnego z taką umową, ewidencji czasu pracy kierowcy oraz dowodów wypłaty wynagrodzenia, w terminie 8 tygodni od dnia złożenia wniosku.</p> <p>Art. 22. 1. Państwowa Inspekcja Pracy może wystąpić za pośrednictwem systemu IMI do przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z wnioskiem o przesłanie, za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w art. 9 ust. 4, w terminie 8 tygodni od dnia złożenia wniosku.</p> <p>2. Inspekcja Transportu Drogowego może wystąpić za pośrednictwem systemu IMI do przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium</p>	
--	--	-------------------	---	---	--

<p>Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby zapewniają dostarczenie dokumentacji będącej przedmiotem wniosku właściwym organom państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, za pośrednictwem IMI w ciągu 25 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o wzajemną pomoc.</p> <p>W celu ustalenia, czy kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego zgodnie z ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą wyłącznie nałożyć na niego, jako środek kontrolny, obowiązek przechowywania i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w postaci papierowej lub elektronicznej, dowodu wykonywania odpowiednich przewozów międzynarodowych, takiego jak elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub dowód, o którym mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, i zapisów tachografu, o których mowa w lit. b) ppkt (iii) niniejszego ustępu.</p>		<p>Art. 27 ust. 4 projekt u ustawy o delego waniu kierow ców</p>	<p>Rzeczypospolitej Polskiej z wnioskiem o przesłanie, za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w art. 9 ust. 3 pkt 2 i 3, w terminie 8 tygodni od dnia złożenia wniosku.</p> <p>3. W przypadku gdy przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie prześle w terminie dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2, Państwowa Inspekcja Pracy lub Inspekcja Transportu Drogowego mogą wystąpić, za pośrednictwem systemu IMI, z uzasadnionym wnioskiem o wzajemną pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym ten przewoźnik ma siedzibę.</p> <p>4. W przypadku kontroli, o której mowa w art. 21, podjętej w związku z informacjami, o których mowa w art. 19 ust. 1, Państwowa Inspekcja Pracy może wystąpić za pośrednictwem systemu IMI do właściwego organu innego państwa członkowskiego z uzasadnionym wnioskiem o udzielenie informacji, o których mowa art. 9 ust. 2 pkt 4 lit. c ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p> <p>4. Odpowiedź na wniosek, o którym mowa w ust. 1, Państwowa Inspekcja Pracy przekazuje właściwemu organowi innego państwa członkowskiego w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>Art. 10 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 41 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>Art. 10. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany posiadać w pojeździe i okazywać podczas kontroli drogowej, na żądanie osób uprawnionych do przeprowadzenia kontroli, dokumenty, o których mowa w art. 9 ust. 3, w postaci papierowej lub elektronicznej.</p> <p>Art. 41. W ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1614) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 10 w ust. 1 po pkt 14a dodaje się pkt 14aa w brzmieniu: „14aa) wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;”;</p> <p>2) w art. 13 po pkt 4 dodaje się pkt 4a i 4b w brzmieniu: „4a) przewoźnicy drogowi delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz delegowani kierowcy, w zakresie określonym w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, 4b) przewoźnicy drogowi z państwa trzeciego delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowcy delegowani na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, w zakresie określonym w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;”;</p> <p>3) w art. 23 w ust. 1 po pkt 5a dodaje się pkt 5b i 5c w brzmieniu: „5b) żądania od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę lub osoby działającej w jego imieniu, informacji lub dokumentów, o których mowa</p>	
--	--	---	--	--

				w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym; 5c) żądania od przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osoby działającej w jego imieniu, informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;”.	
Art. 1 ust. 12	12. Do celów kontroli przewoźnik na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania, o których mowa w ust. 11 lit. a), w publicznym interfejsie połączonym z IMI.	T	Art. 9 ust. 5 projektu ustawy o delegowaniu kierowców	5. Dla celów kontroli przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania w interfejsie publicznym połączonym z systemem IMI.	
Art. 1 ust. 13	13. Informacje zawarte w zgłoszeniach delegowania są przechowywane w repozytorium IMI do celów kontroli przez okres 24 miesięcy. Państwo członkowskie może zezwolić właściwemu organowi na przekazywanie krajowym partnerom społecznym z wykorzystaniem innych środków niż IMI stosownych informacji dostępnych w IMI w zakresie niezbędnym do celów sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących delegowania oraz zgodnie z prawem krajowym i krajowymi praktykami, pod warunkiem że: a) informacje dotyczą delegowania na terytorium danego państwa członkowskiego; b) informacje są wykorzystywane wyłącznie do celów zapewnienia stosowania przepisów dotyczących delegowania; oraz	N			

	c) przetwarzanie danych odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.				
Art. 1 ust. 14	4. Do dnia 2 lutego 2021 r. Komisja określi w drodze aktu wykonawczego funkcjonalności publicznego interfejsu połączonego z IMI. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4 ust. 2.	N			
Art. 1 ust. 15	15. Państwa członkowskie unikają zbędnych opóźnień we wdrażaniu środków kontrolnych, które mogłyby mieć wpływ na czas trwania i daty delegowania.	N			
Art. 1 ust. 16	16. Właściwe organy w państwach członkowskich ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy oraz przekazują sobie wszelkie stosowne informacje, z zastrzeżeniem warunków określonych w dyrektywie 2014/67/UE i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.	T	Art. 27 ust. 1–3 i ust. 5 projekt ustawy o delegowaniu kierowców	Art. 27. 1. Państwowa Inspekcja Pracy przyjmuje wnioski o wzajemną pomoc, złożony przez właściwy organ innego państwa członkowskiego oraz zapewnia przekazanie dokumentacji będącej przedmiotem wniosku, w przypadku gdy przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie przesłał do właściwego organu innego państwa członkowskiego w terminie następujących dokumentów: 1) dowodów potwierdzających wykonywanie przewozów drogowych na terytorium innego niż Rzeczypospolita Polska wnioskującego państwa członkowskiego w postaci listów przewozowych lub dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009; 2) zapisów tachografu, zawierających w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania przewozów międzynarodowych lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014; 3) dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy należnego za okres delegowania, umowy o pracę albo dokumentu równoważnego z	

				<p>taką umową, ewidencji czasu pracy kierowcy oraz dowodów wypłaty wynagrodzenia.</p> <p>2. W przypadku wniosku o przekazanie dokumentów określonych w ust. 1 pkt 1 i 2, Państwowa Inspekcja Pracy może wystąpić z wnioskiem o pomoc w uzyskaniu tych dokumentów od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do wojewódzkiego inspektora transportu drogowego właściwego miejscowo dla siedziby tego przewoźnika.</p> <p>3. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do niezwłocznego przekazania na wniosek:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Państwowej Inspekcji Pracy – kopii dokumentów, o których mowa ust. 1 lub 2) wojewódzkiego inspektora transportu drogowego – kopii dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 <p>– nie później niż w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku.</p> <p>5. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do udzielania informacji w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania żądania Państwowej Inspekcji Pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.</p>	
Art. 2 pkt 1	<p>W dyrektywie 2006/22/WE wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) tytuł otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych</p>	N			

	warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG”;				
Art. 2 pkt 2 Art. 1 dyrektywy 2006/22/WE	2) art. 1 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 1 Przedmiot Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki wykonania rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady”.	N			
Art. 2 pkt 3 lit a Art. 2 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie: „Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i kierowców objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE. Kontrole drogowe dotyczące przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego. Kompleksowa kontrola przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE może być przeprowadzana wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.”	T	Załącznik nr 5 część A pkt 9 i część B pkt 11–12 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie kontrole	Część A. PODSTAWOWE ELEMENTY PODLEGAJĄCE SPRAWDZENIU W PRZYPADKU KONTROLI DROGOWEJ 9. Przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.” Część B. PODSTAWOWE ELEMENTY PODLEGAJĄCE SPRAWDZENIU W PRZYPADKU KONTROLI W PRZEDSIĘBIORSTWIE ALBO W SIEDZIBIE PODMIOTU WYKONUJĄCEGO PRZEWÓZ DROGOWY, O KTÓRYM MOWA W ART. 3 UST. 2 USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM 11. Przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.	

			i przewo zu drogo wego	12. Przestrzeganie wymogów dotyczących maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4,5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE.	
Art. 2 pkt 3 lit b Art. 2 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE	b) ust. 3 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie: „Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby obejmowały one co najmniej 3 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014. Podczas kontroli drogowej kierowcy wolno kontaktować się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe; pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu.	T	§ 4 pkt 1 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie kontroli i przewo zu drogo wego Art. 54 ust. 2 pkt 5 ustawy o transpo	§ 4. Kontrole w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy przeprowadza się w taki sposób, aby obejmowały one: 1) co najmniej 3% dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego i rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.) 2. Główny Inspektor Transportu Drogowego: 5) opracowuje, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i	

	<p>Od dnia 1 stycznia 2012 r. Komisja może w drodze aktu wykonawczego podwyższyć ten minimalny odsetek do 4 %, pod warunkiem że dane statystyczne zebrane zgodnie z art. 3 wykażą, że średnio ponad 90 % wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Przy podejmowaniu tej decyzji Komisja bierze pod uwagę także skuteczność istniejących środków kontroli, w szczególności dostępność danych z tachografów cyfrowych na terenie przedsiębiorstw. Taki akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”</p>	N	<p>rcie drogowym</p> <p>Art. 87 ust. 6 ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;</p> <p>6. Podczas kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy, na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe; pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu i obowiązku posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w ust. 1, 2 i 4.</p>	
Art. 2 pkt 3 lit c	<p>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.</p>	T	<p>§ 3 ust. 1–7 oraz</p>	<p>§ 3. 1. Ustalenie stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu</p>	

Art. 2 ust. 3a dyrekt ywy 2006/2 2/WE	9 niniejszej dyrektywy. Kontrole te skupiają się na danym przedsiębiorstwie, jeżeli co najmniej jeden z jego kierowców stale lub poważnie narusza przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014.”	§ 5 ust. 1–3 projekt u rozpor ządzen ia w sprawi e system u oceny ryzyka	<p>odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, następuje na podstawie analizy wyników kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie tych podmiotów przeprowadzanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.</p> <p>2. W przypadku gdy podczas kontroli stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, albo 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy ustalaniu stopnia ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się odpowiednio naruszenia osób, o których mowa w pkt 1 albo 2. <p>3. W przypadku gdy podczas kontroli stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, oraz 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy
--	---	--	---

			<p>ustalaniu stopnia ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia zarządzającego transportem albo osoby, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</p> <p>4. Przy ustalaniu stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia stwierdzone w ostatnich dwóch latach na podstawie ostatecznej decyzji administracyjnej lub prawomocnego mandatu karnego bądź orzeczenia o nałożeniu kary.</p> <p>5. Stopień ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, oblicza się według wzoru:</p> <p>5. Stopień ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, oblicza się według wzoru:</p> $R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{NN}} \times v_{NN} + n_{i_{BPN}} \times v_{BPN} + n_{i_{PN}} \times v_{PN} + n_{i_{NMW}} \times v_{NMW}}{N_i}}{r} \right) \times g$ <p>gdzie poszczególne symbole oznaczają: R — ogólny stopień ryzyka przedsiębiorstwa n — liczba naruszeń danego rodzaju na pojedynczą kontrolę (wszystkie rodzaje kontroli).</p>	
--	--	--	--	--

			<p>i — pojedyncza kontrola</p> <p>v — ważony wynik w zależności od rodzaju/wagi naruszenia (NMW/PN/BPN/NN)</p> <p>NN — najpoważniejsze naruszenie</p> <p>BPN — bardzo poważne naruszenie</p> <p>PN — poważne naruszenie</p> <p>NMW — naruszenie mniejszej wagi</p> <p>N — liczba pojazdów skontrolowanych podczas pojedynczej kontroli</p> <p>r — łączna liczba kontroli w przedsiębiorstwie</p> <p>g — współczynnik związany ze stosowaniem przez przedsiębiorcę we wszystkich użytkowanych pojazdach inteligentnych tachografów, zgodnych z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014)</p> <p>współczynniki ważenia (v) w zależności od rodzaju naruszenia wynoszą:</p> <p>NMW = 1</p> <p>PN = 10</p> <p>BPN = 30</p> <p>NN = 90</p> <p>6. Wartość punktowa kontroli w trakcie której nie stwierdzono naruszeń wynosi 0.</p> <p>7. Jeżeli kontrola w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy wykaże, że cały tabor jest wyposażony w inteligentne tachografy zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z</p>	
--	--	--	---	--

			<p>31.07.2020, str. 1), jego ostateczny wynik stopnia ryzyka mnoży się przez współczynnik 0,9 („g”).</p> <p>§ 5. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego corocznie do dnia 31 maja określa wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, na podstawie analizy wyników kontroli z dwóch lat kalendarzowych poprzedzających rok przygotowania tego wykazu.</p> <p>2. Informacja o podmiotach zakwalifikowanych w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, do przedziału czerwonego o wysokim stopniu ryzyka jest udostępniana wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównemu Inspektorowi Pracy.</p> <p>3. Podmioty zakwalifikowane w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, do przedziału czerwonego o wysokim stopniu ryzyka są typowane do kontroli w pierwszej kolejności.</p> <p>Przepis art. 2 ust. 3a dyrektywy 2006/22/WE jest ponadto realizowany na podstawie przepisów ustawowych :</p> <p>Art. 50 pkt 1 lit. c i k ustawy o transpo rcie drogo wym</p> <p>Art. 50. Do zadań Inspekcji należy: 1) kontrola: c) przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, k) przestrzegania czasu pracy: - przedsiębiorców osobiście wykonujących: -- przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>Art. 54 ust. 2 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym</p> <p>Art. 68 ust. 1 pkt 1 i 2</p>	<p>(Dz.U. z 2014 r. poz. 409), zwana dalej "Umową AETR",</p> <ul style="list-style-type: none"> -- przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km, - osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz: -- przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR, -- przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km, <p>Art. 54. 2. Główny Inspektor Transportu Drogowego:</p> <p>5) opracowuje, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;</p> <p>Art. 68. 1. Kontroli, o której mowa:</p> <p>1) w art. 50 pkt 1 lit. a-j i pkt 5 oraz w art. 87 podlegają:</p> <p>a) kierujący pojazdami w zakresie i na zasadach określonych w:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przepisach ustawy, - art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, 	
--	--	---	---	--

		ustawy o transpo rcie drogo wym	- ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, - ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, b) przedsiębiorcy wykonujący przewóz drogowy, c) podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 2, 2) w art. 50 pkt 1 lit. k podlegają: a) przedsiębiorcy osobiście wykonujący: - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR, - przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km, b) osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz: - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR, - przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km. Art. 73. 1. W toku kontroli inspektor może: 1) legitymować kierowców i inne osoby w celu ustalenia tożsamości, jeżeli jest to niezbędne dla potrzeb kontroli; 2) badać dokumenty i inne nośniki informacji objęte zakresem kontroli; 3) dokonywać oględzin i zabezpieczać zebrane dowody; 3a) zatrzymać kartę kierowcy w przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, oraz w przypadkach, o których mowa w art.	
--	--	--	---	--

			<p>11 ust. 4 lit. c załącznika do Umowy AETR, kartę przedsiębiorstwa lub tachograf, inny przedmiot lub urządzenie mające niedozwolony wpływ na funkcjonowanie tachografu;</p> <p>3b) sprawdzać status karty, korzystając z ewidencji karty połączonej z systemem Tachonet, prowadzonej przez podmiot wydający karty, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, lub bezpośrednio w systemie Tachonet;</p> <p>4) przesłuchiwać świadków i zasięgać opinii biegłych;</p> <p>5) przesłuchiwać kontrolowanego w charakterze strony, jeżeli po wyczerpaniu środków dowodowych lub z powodu ich braku pozostały niewyjaśnione fakty istotne dla ustaleń kontroli.</p> <p>Art. 89. 1. Do kontroli dokumentów, o których mowa w art. 87, oraz warunków w nich określonych, z zastrzeżeniem ust. 2, uprawnieni są:</p> <p>1) funkcjonariusze Policji;</p> <p>2) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;</p> <p>3) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej;</p> <p>4) funkcjonariusze Straży Granicznej;</p> <p>5) upoważnieni pracownicy zarządców dróg publicznych - z wyłączeniem dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. a i ust. 4;</p> <p>6) inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy - w odniesieniu do danych rejestrowanych przez tachograf;</p> <p>7) upoważnieni pracownicy właściwego organu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 - w odniesieniu do przewozów regularnych i regularnych specjalnych;</p> <p>8) strażnicy straży gminnych - w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego w zakresie określonym ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>2. Upoważnieni pracownicy, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 7, nie są uprawnieni do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf oraz zaświadczenia, o</p>	
--	--	--	---	--

		<p>Art. 89a ust. 1–3 ustawy</p>	<p>którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.</p> <p>3. Kontrole drogowe wykonuje się w odpowiednim miejscu i czasie tak, aby utrudnić kierowcom prowadzącym pojazdy omijanie punktów kontroli, oraz bez dyskryminacji ze względu na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kraj rejestracji pojazdu; 2) kraj zamieszkania kierowcy; 3) kraj siedziby przedsiębiorstwa; 4) początkowy i docelowy punkt podróży; 5) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy. <p>4. Osoby uprawnione do kontroli danych rejestrowanych przez tachograf są zaopatrzone w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli na drodze i na terenie podmiotu wykonującego przewozy drogowe; 2) standardowe wyposażenie. <p>4a. Główny Inspektor Transportu Drogowego identyfikuje podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stanu technicznego pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 na podstawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.</p> <p>Art. 89a. 1. Inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy dokonują kontroli w zakresie przewozu drogowego na warunkach i w trybie określonych w przepisach o Państwowej Inspekcji Pracy.</p> <p>2. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego dokonują kontroli na warunkach i w trybie określonych w ustawie.</p> <p>3. Funkcjonariusze Policji, Służby Celno-Skarbowej i Straży Granicznej oraz upoważnieni pracownicy zarządców dróg dokonują kontroli na warunkach i w</p>	
--	--	---------------------------------	--	--

			o transporcie drogowym	sposób określonych w przepisach o kontroli ruchu drogowego. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców.	
			Art. 89c ustawy o transporcie drogowym		
Art. 2 pkt 3 lit d Art. 2 ust. 4 dyrektywy 2006/22/WE	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.”	T	Art. 54b w zw. z art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym	Przepis art. 2 ust. 4 dyrektywy 2006/22/WE jest realizowany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego na podstawie art. 54b w zw. z art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Art. 54b. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest organem odpowiedzialnym za kontakty wewnątrzspółnotowe w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe. 2. Główny Inspektor Transportu Drogowego, Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz Główny Inspektor Pracy prowadzą rejestry danych statystycznych dotyczących kontroli czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe, według następujących kategorii:	

			<p>1) w przypadku kontroli drogowych:</p> <p>a) kategoria drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe lub gminne,</p> <p>b) państwo, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany,</p> <p>c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy;</p> <p>2) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw:</p> <p>a) kategoria przewozu drogowego: międzynarodowy lub krajowy, przewóz osób lub rzeczy, przewóz na potrzeby własne lub transport drogowy,</p> <p>b) wielkość taboru przedsiębiorstwa,</p> <p>c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.</p> <p>3. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz Główny Inspektor Pracy przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w formie pisemnej, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, dane statystyczne, o których mowa w ust. 2, w terminie do dnia 31 lipca roku następującego po roku sprawozdawczym.</p> <p>4. (uchylony)</p> <p>Art. 90a. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące przeprowadzonych kontroli:</p> <p>2) w zakresie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego;</p>	
Art. 2 pkt 4 Art. 3 dyrektywy	4) art. 3 akapit piąty otrzymuje brzmienie: „Komisja udzieli, o ile jest to wymagane, w drodze aktów wykonawczych, dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii określonych w akapicie pierwszym lit. a) i b). Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”	N		

2006/2 2/WE					
<p>Art. 2 pkt 5</p> <p>Art. 5 dyrektywy 2006/2/WE</p>	<p>5) art. 5 otrzymuje brzmienie „Artykuł 5</p> <p>Kontrole skoordynowane</p> <p>Co najmniej sześć razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014. Państwa Członkowskie podejmują ponadto starania w celu organizowania kontroli skoordynowanych na terenie przedsiębiorstw.</p> <p>Takie kontrole skoordynowane przeprowadzane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub większej liczby Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium.”</p>	T	<p>Art. 54 ust. 2 pkt 6 i 6b ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>2. Główny Inspektor Transportu Drogowego:</p> <p>6) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym co najmniej dwa razy w roku w kontrolach drogowych przewozów kabotażowych, zgodnie z art. 10a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009; kontrole takie są wykonywane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;</p> <p>6b) podejmuje starania w celu uczestnictwa Inspekcji w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym kontrolach w przedsiębiorstwach podmiotów wykonujących przewozy drogowe objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006; kontrole takie są przeprowadzane w tym samym czasie i wykonywane odpowiednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i na terytorium innego, jednego lub większej liczby państw członkowskich oraz mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;</p>	

<p>Art. 2 pkt 6</p> <p>Art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE</p>	<p>6) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu i przedsiębiorstw. Przeprowadza się je także w przypadkach, gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 lub dyrektywy 2002/15/WE.”</p>	<p>T</p>	<p>§3 ust. 1 i ust. 4 oraz § 5 ust. 3 projekt u rozporządzenia o systemie oceny ryzyka</p>	<p>§ 3. 1. Ustalenie stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, następuje na podstawie analizy wyników kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie tych podmiotów przeprowadzanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.</p> <p>4. Przy ustalaniu stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia stwierdzone w ostatnich dwóch latach na podstawie ostatecznej decyzji administracyjnej lub prawomocnego mandatu karnego bądź orzeczenia o nałożeniu kary.</p> <p>§ 5. 3. Podmioty zakwalifikowane w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, do przedziału czerwonego o wysokim stopniu ryzyka są typowane do kontroli w pierwszej kolejności.</p>	<p>Art. 54 ust. 2 pkt 1 i 5 oraz ust. 3 o transporcie drogowym</p>	<p>Przepis art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE jest ponadto realizowany na podstawie:</p> <p>Art. 54. 2. Główny Inspektor Transportu Drogowego:</p> <p>1) opracowuje kierunki działania Inspekcji w porozumieniu z organizacjami zrzeszającymi przewoźników o zasięgu ogólnokrajowym i plany kontroli o znaczeniu ogólnokrajowym, zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu;</p> <p>5) opracowuje, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Krajowej Administracji Skarbowej</p>
---	---	----------	--	--	--	--

			<p>oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;</p> <p>3. Wojewódzki inspektor opracowuje kierunki działania wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego, zatwierdzone przez Głównego Inspektora.</p>	
		Art. 89 ust. 4a ustawy o transporcie drogowym	Art. 89 ust. 4a. Główny Inspektor Transportu Drogowego identyfikuje podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stanu technicznego pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 na podstawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.	
		Art. 89a ust. 1-3 ustawy o transporcie drogowym	<p>Art. 89a. 1. Inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy dokonują kontroli w zakresie przewozu drogowego na warunkach i w trybie określonych w przepisach o Państwowej Inspekcji Pracy.</p> <p>2. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego dokonują kontroli na warunkach i w trybie określonych w ustawie.</p> <p>3. Funkcjonariusze Policji, Służby Celno-Skarbowej i Straży Granicznej oraz upoważnieni pracownicy zarządców dróg dokonują kontroli na warunkach i w sposób określonych w przepisach o kontroli ruchu drogowego.</p>	
		Art. 89c ustawy o transporcie	Art. 89c. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców.	

			rcie drogowym		
<p>Art. 2 pkt 7 lit. a</p> <p>Art. 7 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE</p>	<p>a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006”;</p> <p>(ii) dodaje się literę w brzmieniu:</p> <p>„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.”</p>	T	<p>Art. 54. ust. 2 pkt 10 i 10a ustawy o transporcie drogowym</p> <p>Art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>2. Główny Inspektor Transportu Drogowego:</p> <p>10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;</p> <p>10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;</p> <p>Art. 90a. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące przeprowadzonych kontroli:</p> <p>2) w zakresie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego;</p>	

<p>Art. 2 pkt 7 lit. b</p> <p>Art. 7 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE</p>	<p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Aktywne wspieranie wymiany danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi realizowane jest przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet, o którym mowa w art. 12 ust. 1, oraz jakiegokolwiek tego typu organ, który Komisja może wyznaczyć w drodze aktów wykonawczych. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”.</p>	<p>N</p>			
<p>Art. 2 pkt 8</p> <p>Art. 8 dyrektywy 2006/22/WE</p>	<p>8) art. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 8</p> <p>Wymiana informacji</p> <p>1. Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 są również wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy:</p> <p>a) co najmniej raz na sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy;</p> <p>b) na uzasadniony wniosek Państwa Członkowskiego w indywidualnych przypadkach.</p> <p>2. Państwa Członkowskie przekazują informacje, o które wystąpią z wnioskiem inne państwa członkowskie na podstawie ust. 1 lit. b), w ciągu 25 dni roboczych od otrzymania wniosku. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie. W pilnych przypadkach lub w przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w ciągu trzech dni roboczych.</p> <p>W przypadku gdy Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, uzna, że wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, informuje o tym</p>	<p>T</p>	<p>Art. 54 ust. 2 pkt 10 i 10a, ustawy o transporcie drogowym</p> <p>Art. 54aa</p>	<p>2. Główny Inspektor Transportu Drogowego:</p> <p>10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;</p> <p>10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;</p> <p>Art. 54aa. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje informacje, o których mowa w art. 54 ust. 2 pkt 10a, w indywidualnym przypadku na uzasadniony</p>	

<p>wnoszące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku. Wnoszące Państwo Członkowskie przedstawia dodatkowe uzasadnienie wniosku. Jeżeli wnoszące Państwo Członkowskie nie jest w stanie przedstawić dodatkowego uzasadnienia wniosku, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, może odrzucić wniosek.</p> <p>Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub postępowania wyjaśniającego jest utrudnione lub niemożliwe, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, informuje o tym wnoszące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku i przedstawia powody, aby w sposób należyty uzasadnić taką trudność lub brak możliwości. Zainteresowane państwa członkowskie pozostają w kontakcie w celu znalezienia rozwiązania.</p> <p>W przypadku powtarzających się opóźnień w dostarczaniu informacji Państwu Członkowskiemu, na którego terytorium pracownik został delegowany, informuje się o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki.</p> <p>3. Wymiana informacji przewidziana w niniejszym artykule jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012. Nie dotyczy to informacji, którymi państwa członkowskie się wymieniają za pośrednictwem bezpośredniego dostępu do krajowych rejestrów elektronicznych, o którym mowa w art. 16 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009.</p>	<p>ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>wniosek innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Główny Inspektor Transportu Drogowego może ustalić z państwem występującym z uzasadnionym wnioskiem o informację krótszy termin na jej udzielenie.</p> <p>2. W pilnych przypadkach lub przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w terminie trzech dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.</p> <p>3. W przypadku gdy złożony wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnoszące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Jeżeli wnoszące państwo nie przedstawi dodatkowego uzasadnienia wniosku, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o odmowie jego rozpatrzenia.</p> <p>4. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku jest utrudnione lub niemożliwe, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnoszące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku i przedstawia powody uzasadniające taką trudność lub brak możliwości udzielenia informacji.</p>	
--	--------------------------------------	---	--

				5. Informacje, o których mowa w art. 54 ust. 2 pkt 10a, są udostępniane za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.), z wyjątkiem informacji przekazywanych na podstawie przepisów odrębnych za pośrednictwem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.	
Art. 2 pkt 9 lit. a Art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	<p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„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.</p> <p>Do dnia 2 czerwca 2021 r. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. W takim wspólnym wzorze uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”</p>	T	<p>Art. 89 ust. 5 pkt 5 i ust. 6 ustawy o transporcie drogowym</p> <p>5) system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących:</p> <p>a) czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz</p> <p>b) stanu technicznego pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4.</p> <p>– (uchylona)</p> <p>6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5, należy uwzględnić:</p> <p>1) wspólny wzór określony przez Komisję Europejską na podstawie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE służący obliczaniu stopnia ryzyka podmiotu wykonującego przewóz drogowy;</p> <p>2) okoliczność, że kontrole drogowe przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców</p>		

		<p>§3 ust. 1-7 projektu rozporządzenia o systemie oceny ryzyka</p>	<p>ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego, a kompleksowa kontrola przestrzegania tych przepisów może być przeprowadzana wyłącznie w przedsiębiorstwie podmiotu wykonującego przewóz drogowy;</p> <p>3) potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.</p> <p>§ 3. 1. Ustalenie stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, następuje na podstawie analizy wyników kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie tych podmiotów przeprowadzanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.</p> <p>2. W przypadku gdy podczas kontroli stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, albo 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy ustalaniu stopnia ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, 	
--	--	--	---	--

			<p>uwzględnia się odpowiednio naruszenia osób, o których mowa w pkt 1 albo 2.</p> <p>3. W przypadku gdy podczas kontroli stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, przez:</p> <ol style="list-style-type: none">1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, oraz2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy ustalaniu stopnia ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia zarządzającego transportem albo osoby, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. <p>4. Przy ustalaniu stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, uwzględnia się naruszenia stwierdzone w ostatnich dwóch latach na podstawie ostatecznej decyzji administracyjnej lub prawomocnego mandatu karnego bądź orzeczenia o nałożeniu kary.</p> <p>5. Stopień ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, oblicza się według wzoru:</p>	
--	--	--	--	--

5. Stopień ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, oblicza się według wzoru:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{NN}} \times v_{NN} + n_{i_{BPN}} \times v_{BPN} + n_{i_{PN}} \times v_{PN} + n_{i_{NMW}} \times v_{NMW}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

R — ogólny stopień ryzyka przedsiębiorstwa
n — liczba naruszeń danego rodzaju na pojedynczą kontrolę (wszystkie rodzaje kontroli).

i — pojedyncza kontrola

v — ważony wynik w zależności od rodzaju/wagi naruszenia (NMW/PN/BPN/NN)

NN — najpoważniejsze naruszenie

BPN — bardzo poważne naruszenie

PN — poważne naruszenie

NMW — naruszenie mniejszej wagi

N — liczba pojazdów skontrolowanych podczas pojedynczej kontroli

r — łączna liczba kontroli w przedsiębiorstwie

g — współczynnik związany ze stosowaniem przez przedsiębiorcę we wszystkich użytkowanych pojazdach inteligentnych tachografów, zgodnych z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014)

współczynniki ważenia (v) w zależności od rodzaju naruszenia wynoszą:

NMW = 1

PN = 10

BPN = 30

NN = 90

				<p>6. Wartość punktowa kontroli w trakcie której nie stwierdzono naruszeń wynosi 0.</p> <p>7. Jeżeli kontrola w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy wykaże, że cały tabor jest wyposażony w inteligentne tachografy zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.2.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1), jego ostateczny wynik stopnia ryzyka mnoży się przez współczynnik 0,9 („g”).</p>	
Art. 2 pkt 9 lit. b	b) w ust. 2 skreśla się zdanie drugie.	N			
Art. 9 ust. 2 dyrektywy 2006/22/WE					
Art. 2 pkt 9 lit. c	c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:	T	Załącznik do projektu rozporządzenia o systemie	Przepis zostanie wdrożony projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy, niemniej należy podkreślić, że Komisja Europejska nadal nie zakończyła prac nad zmianą załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE określającego wstępny wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi.	
Art. 9 ust. 3 dyrektywy	„3. Wstępny wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi znajduje się w załączniku III. W celu ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a niniejszej dyrektywy, aktów delegowanych zmieniających załącznik III w celu				

2006/22/WE	<p>uwzględnienia zmian regulacyjnych i względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których nieprzestrzeganie odpowiednich przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.”</p>		oceny ryzyka	<p>Na posiedzeniu Komitetu ds. Transportu Drogowego przy Komisji Europejskiej, które odbyło się w dniu 22 listopada 2022 r., przedstawiciele Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej przedstawili projekt załącznika do nowego aktu delegowanego w sprawie klasyfikacji naruszeń przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób oraz stosowania tachografów. Wyjaśniono, że załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE musi zostać zmieniony odrębnym aktem delegowanym, jak przewidziano w dyrektywie (UE) 2020/1057 (art. 2 pkt 9 lit. c)). Akt delegowany musi być dyrektywą, ponieważ zmienia dyrektywę - będzie zatem wymagał transpozycji przez państwa członkowskie.</p>	
<p>Art. 2 pkt 9 lit. d</p> <p>Art. 9 ust. 4 i 5</p> <p>dyrektywy 2006/22/WE</p>	<p>d) dodaje się ustępy w brzmieniu:</p> <p>„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.</p> <p>5. Państwa Członkowskie udostępniają informacje zawarte w swoich krajowych systemach oceny ryzyka bezpośrednio za pośrednictwem interoperacyjnych krajowych rejestrów elektronicznych, o których mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, właściwym organom innych Państw Członkowskich zgodnie z art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia.”</p>	T	<p>Art. 82h ust. 1 pkt 19-21</p> <p>ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>Art. 82h. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające:</p> <p>19) liczbę osób zatrudnionych, o której mowa w art. 7a ust. 8 pkt 1, w tym liczbę kierowców;</p> <p>20) średnią arytmetyczną liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, o której mowa w art. 7a ust. 8 pkt 2;</p> <p>21) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa, o której mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22.</p> <p>W tym miejscu należy również zauważyć, że Komisja Europejska nadal nie zakończyła prac nad aktem wykonawczym, wydanym zgodnie z dyspozycją art. 16 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i</p>	

				uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, Dz. Urz. UE L 178 z 10.7.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 158 z 10.6.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.7.2020, str. 17), zwanego dalej rozporządzeniem 1071/2009, który ma określać funkcje pozwalające na to, by podczas kontroli drogowych właściwe organy miały dostęp m.in. do danych dotyczących oceny ryzyka. Zatem przepisy unijne nie są jeszcze w pełni dostosowane do Pakietu Mobilności I.	
Art. 2 pkt 10 lit. a Art. 11 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2. Wytyczne te są publikowane w składanym co dwa lata sprawozdaniu Komisji.”	N			
Art. 2 pkt 10 lit. b Art. 11 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE	b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólne podejście do rejestrowania i kontrolowania okresów innej pracy, zgodnie z definicją w art. 4 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym formę rejestrowania i szczególne przypadki, w których ma to nastąpić, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów trwających co najmniej jeden tydzień, w czasie których kierowca jest poza pojazdem i nie może wykonywać żadnych czynności przy użyciu tego pojazdu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”	N			
Art. 2 pkt 11	11) art. 12–15 otrzymują brzmienie: „Artykuł 12	N			

<p>Art. 12–15 dyrekt ywy 2006/2 2/WE</p>	<p>Procedura komitetowa</p> <p>1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p> <p>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.</p> <p>Artykuł 13</p> <p>Środki wykonawcze</p> <p>Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w szczególności w jednym z następujących celów:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wspierania wspólnego podejścia do wykonania niniejszej dyrektywy; b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne; c) ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi. <p>Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.</p> <p>Artykuł 14</p> <p>Negocjacje z państwami trzecimi</p> <p>Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Unia podejmie negocjacje z odpowiednimi państwami trzecimi w celu stosowania przepisów równoważnych przepisom określonym w niniejszej dyrektywie.</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>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.</p> <p>Artykuł 15</p> <p>Aktualizacja załączników</p> <p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu wprowadzenia niezbędnych dostosowań uwzględniających rozwój najlepszych praktyk.</p>				
<p>Art. 2 pkt 12</p> <p>Art. 15a dyrekt ywy 2006/2 2/WE</p>	<p>12) dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 15a</p> <p>Wykonywanie przekazanych uprawnień</p> <p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 sierpnia 2020 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej</p>	N			

	<p>decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>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.</p> <p>5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>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.</p>				
<p>Art. 2 pkt 13 lit. a</p> <p>część A załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE</p>	<p>a) w części A wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>(i) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1)ienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy orazienne i tygodniowe okresy odpoczynku; również 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;</p> <p>2) w trakcie okresu, o którym mowa w art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 – każdy przypadek przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu, za który uważa się wszelkie okresy trwające ponad jedną minutę, w których prędkość pojazdu</p>	T	<p>Art. 89 ust 5 pkt 2-4 ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia</p> <p>2) wzory dokumentów stosowane przez osoby uprawnione do tej kontroli;</p> <p>3) sposób przeprowadzania kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy, podczas kontroli drogowych i kontroli w przedsiębiorstwie, a także wymagane standardowe wyposażenie osób dokonujących tej kontroli i wykaz podstawowych elementów, które jej podlegają;</p>	

	<p>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.”</p> <p>(ii) pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w stosownych przypadkach, obecność dokumentów, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”;</p> <p>(iii) dodaje się punkt w brzmieniu: „6) przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.”</p>		<p>Załącznik nr 5 część A Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie kontroli i przewozu drogowego</p>	<p>4) rodzaj danych statystycznych gromadzonych w wyniku kontroli i rejestrowanych przez organy kontrolne, a także tryb, sposób i wzory dokumentów do ich przekazywania do Głównego Inspektora Transportu Drogowego;</p> <p>1. Dienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy orazienne i tygodniowe okresy odpoczynku.</p> <p>2. Wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej "rozporządzeniem (UE) nr 165/2014", lub z art. 12 ust. 7 załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwana dalej "Umową AETR", lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci tachografu cyfrowego, w tym tachografu inteligentnego, albo na wydruku z tego urządzenia albo dokumenty potwierdzające fakt nieprowadzenia pojazdu.</p> <p>3. Dokumentacja potwierdzająca fakt prowadzenia lub nieprowadzenia pojazdu, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr</p>	
--	--	--	---	---	--

			<p>561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej "rozporządzeniem (WE) nr 561/2006" lub Umowy AETR.</p> <p>4. Przypadki przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu.)</p> <p>5. Prędkości chwilowe osiągnięte przez pojazd, zapisane przez tachograf cyfrowy, w tym tachograf inteligentny, przez czas nie dłuższy niż poprzednie 24 godziny użytkowania pojazdu.</p> <p>6. Prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwego niewłaściwego użycia 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.</p> <p>7. W sytuacji, o której mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, sprawdzeniu podlegają wyciąg z planu pracy i kopia rozkładu jazdy.</p> <p>8. Urządzenie rejestrujące zainstalowane w pojeździe w celu wykrycia instalacji lub stosowania dowolnego urządzenia lub urządzeń służących do niszczenia lub ukrywania dowolnych danych, manipulowania nimi lub ich zmiany albo do zakłócania dowolnego etapu elektronicznej wymiany danych między elementami urządzenia rejestrującego lub służących do zatrzymania przesyłu danych lub do zmiany danych przed ich zakodowaniem.</p> <p>9. Przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji</p>	
--	--	--	--	--

				czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. UE L Nr 80, str. 35), zwanej dalej „dyrektywą 2002/15/WE”; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.	
Art. 2 pkt 13 lit. b część B załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE	<p>b) w części B wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>(i) w akapicie pierwszym dodaje się punkty w brzmieniu:</p> <p>„4) przestrzeganie wymogów dotyczących maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE;</p> <p>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.”;</p> <p>(ii) akapit drugi otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Jeżeli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w stosownych przypadkach, zbadać współodpowiedzialność innych osób w łańcuchu transportowym, które nakłaniały do popełnienia tego naruszenia lub przy nim współdziałały, takich jak załadowcy, spedytorzy lub wykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014.”</p>	T	<p>Art. 89 ust 5 pkt 2-4 ustawy o transporcie drogowym</p> <p>5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia</p> <p>2) wzory dokumentów stosowane przez osoby uprawnione do tej kontroli;</p> <p>3) sposób przeprowadzania kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy, podczas kontroli drogowych i kontroli w przedsiębiorstwie, a także wymagane standardowe wyposażenie osób dokonujących tej kontroli i wykaz podstawowych elementów, które jej podlegają;</p> <p>4) rodzaj danych statystycznych gromadzonych w wyniku kontroli i rejestrowanych przez organy kontrolne, a także tryb, sposób i wzory dokumentów do ich przekazywania do Głównego Inspektora Transportu Drogowego;</p> <p>7. Przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.</p> <p>Załącznik nr 5 część B pkt 7 oraz</p>		

			<p>pkt 12–13 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego</p> <p>Art. 92a ust. 11 ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>12. Przestrzeganie wymogów dotyczących maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4,5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE.”</p> <p>13. 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.</p> <p>11. Przepisy ust. 1, ust. 5 pkt 5, ust. 7 pkt 1 i ust. 9 stosuje się do podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) spedytora, 2) nadawcy, 3) odbiorcy, 4) podmiotu wykonującego czynności ładunkowe, 5) organizatora wycieczki, 6) organizatora transportu, 7) operatora publicznego transportu zbiorowego, 8) podwykonawcy <p>- jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że</p>	
--	--	--	--	---	--

				zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z powstaniem naruszenia.	
			Załącznik nr 1 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego	imię, nazwisko (nazwa) i adres siedziby podmiotu wykonującego czynności związane z przewozem drogowym, o którym mowa w art. 92a ust. 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym:	
Art. 3 Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012	Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkty w brzmieniu: „13. Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących	T	Art. 54 ust. 2 pkt 10 i 10a, ustawy o transporcie drogowym	2. Główny Inspektor Transportu Drogowego: 10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;	

<p>działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (*): art. 8.</p> <p>14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (**): art. 1 ust. 14.</p> <p>(*) 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).</p> <p>(**) 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).</p>		<p>10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;</p> <p>Art. 54aa ustawy o transporcie drogowym</p> <p>Art. 54aa. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje informacje, o których mowa w art. 54 ust. 2 pkt 10a, w indywidualnym przypadku na uzasadniony wniosek innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Główny Inspektor Transportu Drogowego może ustalić z państwem występującym z uzasadnionym wnioskiem o informację krótszy termin na jej udzielenie.</p> <p>2. W pilnych przypadkach lub przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w terminie trzech dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.</p> <p>3. W przypadku gdy złożony wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym</p>	
---	--	---	--

				Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Jeżeli wnioskujące państwo nie przedstawi dodatkowego uzasadnienia wniosku, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o odmowie jego rozpatrzenia. 4. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku jest utrudnione lub niemożliwe, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku i przedstawia powody uzasadniające taką trudność lub brak możliwości udzielenia informacji.	
Art. 4	Procedura komitetowa 1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N			
Art. 5	Sankcje i kary 1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 1, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zleczone przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem tych przepisów.	T	Art. 11 projekt ustawy o delegowaniu kierowców Art. 32-35	Art. 11. Zabrania się wyposażania kierowcy w przerobioną lub podrobioną kopię zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1. Art. 32. 1. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonujący przewóz	

	<p>2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń krajowych przepisów przyjętych zgodnie z art. 1 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.</p>	<p>projekt u ustawy o delego waniu kierow ców</p>	<p>drogowy, w przypadku nieokazania w trakcie kontroli drogowej kopii zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1, podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.</p> <p>2. Kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonujący przewóz drogowy, w przypadku nieokazania w trakcie kontroli drogowej potwierdzenia delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2, podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.</p> <p>3. Prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego za czyny, o których mowa w ust. 1 i 2, przysługuje inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego.</p> <p>4. Orzekanie w sprawach nałożenia kar grzywny, o których mowa w ust. 1 i 2, następuje w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2022 r. poz. 1124).</p> <p>5. Naruszenie, o którym mowa w ust. 1, wypełnia znamiona grupy naruszeń nr 14.4 oraz stanowi bardzo poważne naruszenie (BPN), zgodnie z wagą naruszeń, wskazanych w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 126 z 02.05.2022, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403”.</p> <p>Art. 33. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z</p>	
--	--	---	---	--

			<p>naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w ustawie podlegają karze pieniężnej w wysokości od 2000 zł do 3000 zł za każde naruszenie.</p> <p>2. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 1, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia oraz numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, określa załącznik do ustawy.</p> <p>3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego.</p> <p>4. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia lub doręczenia powiadomienia o decyzji, w trybie określonym w art. 29 ust. 1, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego.</p> <p>5. Nałożenie grzywien, o których mowa w art. 32 ust. 1 i 2, lub kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, nie wyłącza możliwości wszczęcia kontroli, o której mowa w art. 21 i art. 24, przez Państwową Inspekcję Pracy i nałożenia przez tę inspekcję kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1.</p> <p>6. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.</p> <p>Art. 34. 1. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dwukrotnie w ciągu roku bez wskazania uzasadnionych okoliczności:</p> <p>1) nie przekazuje dokumentów określonych we wniosku , o którym mowa w art. 27 ust. 3, w terminie, o którym mowa w tym przepisie,</p>	
--	--	--	---	--

			<p>2)nie udziela informacji na żądanie Państwowej Inspekcji Pracy, o których mowa w art. 27 ust. 5. – podlega karze pieniężnej w wysokości 3000 zł.</p> <p>2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ, który wystąpił z wnioskiem, o którym mowa w art. 27 ust. 3 lub z żądaniem, o którym mowa w art. 27 ust. 6.</p> <p>3. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ kontroli, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego.</p> <p>4. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.</p> <p>Art. 35. 1. Podmiot, który wiedział lub w świetle wszystkich istotnych okoliczności powinien wiedzieć, że zlecone przez niego usługi transportu drogowego wiążą się z naruszeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców, podlega karze pieniężnej w wysokości 3000 zł.</p> <p>2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego albo Państwowej Inspekcji Pracy.</p> <p>3. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ kontroli, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w przypadku wniesienia skargi do sądu administracyjnego.</p> <p>3. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Załącznik do projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p>	<p>o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.</p> <p>Naruszenia obowiązków lub warunków dotyczących delegowania kierowców, wysokość administracyjnej kary pieniężnej za poszczególne naruszenia określa poniższa tabela:</p> <table border="1" data-bbox="1249 363 1944 1442"> <thead> <tr> <th data-bbox="1249 363 1422 981">Lp.</th> <th data-bbox="1422 363 1594 981">Naruszenie</th> <th data-bbox="1594 363 1769 981">Wysokość kary pieniężnej w złotych</th> <th data-bbox="1769 363 1944 981">Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w zał. I do rozporządzenia (UE) 2016/403 (PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN najpoważniejsze naruszenie)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1249 981 1422 1442">1.</td> <td data-bbox="1422 981 1594 1442">Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia o</td> <td data-bbox="1594 981 1769 1442">2000</td> <td data-bbox="1769 981 1944 1442">14.1 PN</td> </tr> </tbody> </table>	Lp.	Naruszenie	Wysokość kary pieniężnej w złotych	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w zał. I do rozporządzenia (UE) 2016/403 (PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN najpoważniejsze naruszenie)	1.	Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia o	2000	14.1 PN
Lp.	Naruszenie	Wysokość kary pieniężnej w złotych	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w zał. I do rozporządzenia (UE) 2016/403 (PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN najpoważniejsze naruszenie)									
1.	Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia o	2000	14.1 PN									

					delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą”, niekompletnych.		
				2.	Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 ustawy, niezgodnych ze stanem faktycznym.	2000	
				3.	Zgłoszenie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej informacji, o których mowa w art. 12 ust. 3 ustawy, niekompletnych lub	2000	

					niezgodnych ze stanem faktycznym.		
					4. Niezłożenie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania w sposób i w terminie określonych w art. 9 ust. 1 ustawy.	3000	14.2 BPN
					5. Niezłożenie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania w sposób i w terminie określonych w art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy.	3000	

					6.	Wyposażenie kierowcy w przerobioną lub podrobioną kopię zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1 ustawy, albo przerobione lub podrobione potwierdzenie delegowania, o który mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy.	2000	14.3 BPN	
					7.	Niewystawienie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej potwierdzenia delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy, w sposób i w terminie określonych	3000		

					w tych przepisach.			
					8.	Niezapewnie nie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, aby kierowca dysponował kopią zgłoszenia delegowania, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1 ustawy.	3000	14.5 BPN
					9.	Niezapewnie nie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, aby kierowca dysponował potwierdzeniem delegowania, o którym mowa w art. 12 ust. 2 pkt 1 ustawy.	3000	

					10.	Nieprzekazanie przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokumentacji, o której mowa w art. 9 ust. 4 ustawy, w sposób i w terminie określonych w tym przepisie.	3000	14.6 BPN
					11.	Nieprzekazanie przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokumentacji, o której mowa w art. 14 ustawy, w terminie określonym w tym przepisie.	3000	
					12.	Nieaktualizowanie przez przewoźnika drogowego delegującego	2000	14.7 PN

					kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenia delegowania zgodnie z art. 9 ust. 5 ustawy.			
Art. 6	<p>Inteligentne egzekwowanie przepisów</p> <p>Bez uszczerbku dla dyrektywy 2014/67/UE oraz z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków ustanowionych w art. 1 niniejszej dyrektywy państwa członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.</p>	T	<p>Art. 26 projektu ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>§ 5 ust. 1-3 projektu rozporządzenia w sprawie systemu</p>	<p>Art. 26. 1. Minister właściwy do spraw transportu opracowuje, co dwa lata, w terminie do dnia 31 grudnia roku poprzedniego, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym – na podstawie informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Pracy oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Strategia uwzględnia system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.</p> <p>2. Główny Inspektor Pracy oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazują informacje niezbędne do opracowania jednolitej krajowej strategii co najmniej na 3 miesiące przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>§ 5. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego corocznie do dnia 31 maja określa wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, na podstawie analizy wyników kontroli z dwóch lat kalendarzowych poprzedzających rok przygotowania tego wykazu.</p> <p>2. Informacja o podmiotach zakwalifikowanych w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, do przedziału czerwonego o wysokim stopniu ryzyka jest udostępniana wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównemu Inspektorowi Pracy.</p>				

			oceny ryzyka	3. Podmioty zakwalifikowane w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, do przedziału czerwonego o wysokim stopniu ryzyka są typowane do kontroli w pierwszej kolejności.	
Art. 7	<p>Ocena</p> <p>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.</p> <p>2. 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 wyników oceny dołącza się stosowne wnioski.</p>	N			
Art. 8	<p>Szkolenia</p> <p>Państwa członkowskie współpracują ze sobą w zakresie zapewniania organom kontrolnym kształcenia i szkolenia, w oparciu o istniejące systemy egzekwowania przepisów.</p> <p>Pracodawcy są odpowiedzialni za zapewnienie, by ich kierowcy poznali swoje prawa i obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.</p>	T	<p>Art. 6 projekt ustawy o delegowaniu kierowców</p> <p>Art. 31 projekt ustawy o delegowaniu</p>	<p>Art. 6. Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed rozpoczęciem delegowania kierowcy jest obowiązany poinformować go o przysługujących mu w związku z delegowaniem prawach i spoczywających na nim obowiązkach.</p> <p>Art. 31. Państwowa Inspekcja Pracy i Inspekcja Transportu Drogowego współpracują, każda w zakresie swojej właściwości, z organami właściwymi innych państw członkowskich w zakresie organizacji kształcenia i szkoleń dla pracowników tych inspekcji lub organów z zakresu przepisów o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.</p>	

			kierow ców		
Art. 9	<p>Transpozycja</p> <p>1. Do dnia 2 lutego 2022 r. państwa członkowskie przyjmą i publikują środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamią o nich Komisję.</p> <p>Państwa członkowskie stosują te środki od dnia 2 lutego 2022 r.</p> <p>Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.</p>	T	Art. 47 projekt u ustawy o delego waniu kierow ców	Art. 47. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
Art. 10	<p>Wejście w życie</p> <p>Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>.</p>	N			
Art. 11	<p>Adresaci</p> <p>Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.</p>	N			

Odwrócona tabela zgodności

Tytuł projektu	Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym	
Jednostka redakcyjna	Treść przepisu/-ów projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu/-ów
Art. 3 pkt 1	<p>Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają:</p> <p>1) dzień roboczy – dzień kalendarzowy z wyjątkiem sobót oraz dni wolnych od pracy określonych w przepisach ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1920);</p>	<p>Wprowadzenie definicji „dnia roboczego” związane jest z implementacją obowiązków informacyjnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przekazania przez Państwową Inspekcję Pracy właściwemu organowi innego państwa członkowskiego odpowiedzi (w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku), – udzielenia informacji przez przewoźnika drogowego delegującego kierowcę z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania żądania Państwowej Inspekcji Pracy).
Art. 12 ust. 7	<p>7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, uwzględniając konieczność zapewnienia danych niezbędnych do kontroli prawidłowości delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego.</p>	<p>Konieczność określenia odrębnego wzoru formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, wynika z jednej strony z braku możliwości korzystania przez przewoźników drogowych z państw trzecich delegujących kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI do zgłaszania tych kierowców, a także z potrzeby zapewnienia, aby przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie były 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.</p>
Art. 36	<p>Art. 36. Wpływy z kar, o których mowa art. 33 ust. 1, art. 34 ust. 1 i art. 35 ust. 1, nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy stanowią dochód budżetu państwa.</p>	<p>Określenie przeznaczenia wpływów z kar nakładanych przez Państwową Inspekcję Pracy. Zgodnie z przedmiotowym artykułem wpływy te będą stanowiły dochód budżetu państwa.</p>
Art. 38	<p>Art. 38. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 21:</p> <p>a) w ust. 1:</p>	<p>Ponadto, proponuje się zmianę <i>ustawy z dnia 16 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych</i> (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.) oraz <i>ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców</i> (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473) poprzez wprowadzenie rozwiązań mających na celu w szczególności uproszczenie systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT</p>

<p>– w pkt 16 w części wspólnej liter wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 13” zastępuje się wyrazami „z zastrzeżeniem ust. 13 i 15c”,</p> <p>– pkt 20 otrzymuje brzmienie: „20) część przychodów osób, o których mowa w art. 3 ust. 1, przebywających czasowo za granicą i uzyskujących, w związku z tym pobytem, przychody ze stosunku służbowego, stosunku pracy, pracy nakładczej oraz spółdzielczego stosunku pracy, za każdy dzień pobytu za granicą, w którym podatnik pozostawał w stosunku służbowym, stosunku pracy, pracy nakładczej oraz spółdzielczym stosunku pracy, w kwocie odpowiadającej 30% diety, określonej w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, z zastrzeżeniem ust. 15 i 15c;”</p> <p>– po pkt 23c dodaje się pkt 23d w brzmieniu: „23d) przychody ze stosunku pracy oraz umowy zlecenia, o których mowa w art. 13 pkt 8, otrzymane przez kierowcę z tytułu wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie tego stosunku lub tej umowy, w wysokości stanowiącej równowartość 20 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą, przy czym dni pobytu za granicą ustala się zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473), oraz zwrot kosztów:</p> <p>a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006</p>	<p>dla kierowców w transporcie międzynarodowym, zgodnie ze zgłoszonymi uwagami w ramach konsultacji publicznych.</p> <p>Mając na uwadze liczne postulaty organizacji reprezentujących przewoźników drogowych zwracających się do Rządu RP o przyjęcie pakietu osłonowego dla polskich przedsiębiorców, m.in. w zakresie uproszczenia obowiązujących od 2 lutego br. zmienionych zasad wynagradzania kierowców, w tym zawieszenia części składek odprowadzanych do ZUS, wprowadzenia okresu przejściowego w ww. rozliczeniach, a także innych działań, np. związanych z przyznaniem dopłat lub rekompensat, dofinansowaniem do szkoleń kierowców, zwrotem opłaty za paliwo i akcyzy zawartej w cenie paliwa, niezbędne jest podjęcie działań, które choć w części uwzględniałyby powyższe postulaty, przy jak najmniejszych konsekwencjach finansowych dla budżetu państwa.</p> <p>Należy podkreślić, że zbrojna agresja Rosji na Ukrainę wywołała wiele negatywnych zjawisk gospodarczych o globalnym zasięgu. W przypadku Polski, istotnym problemem dla branży transportowej stał się odpływ pracowników zatrudnionych w tej branży, wzrost i wahania cen paliw, przestoje na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej z Ukrainą, co wpływa na utrudnienia w zapewnieniu płynności w wykonywaniu przewozów w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym. Konflikt zbrojny w Ukrainie, jego zasięg oraz transgraniczne, gospodarcze skutki są zjawiskiem, którego nie można było przewidzieć i mu zapobiec.</p> <p>Warto także wskazać, że spowolnienie gospodarze a nawet ryzyko recesji gospodarek niektórych państw członkowskich w największym stopniu może uderzyć w kondycję polskich przewoźników drogowych, zważywszy na istotny ich udział w unijnym rynku transportowym. Według danych Eurostatu w 2020 r. udział polskich przewoźników drogowych pod względem transportu w przeliczeniu na tonokilometry wyniósł 19,7 % w odniesieniu do transportu ogółem zrealizowanego w całej Unii Europejskiej.</p> <p>W odpowiedzi na szereg czynników realnie wpływających na znaczące pogorszenie kondycji branży transportu drogowego w Polsce, związanych m.in. z ograniczaniem negatywnych skutków Pakietu Mobilności I oraz zbrojną agresją na Ukrainę, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało propozycje zmian <i>ustawy z dnia 16 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców</i>, mające na celu zmniejszenie kosztów obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w przedsiębiorstwach</p>
--	---

	<p>wymienionego w art. 1 pkt 1a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców,</p> <p>b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy,</p> <p>c) innych niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę;”;</p> <p>2) po ust. 15b dodaje się ust. 15c w brzmieniu: „15c. Zwolnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 16 i 20, nie mają zastosowania do przychodów otrzymanych przez kierowcę z tytułu wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie stosunku pracy lub umowy zlecenia, o której mowa w art. 13 pkt 8.”.</p>	<p>transportowych, co ma szczególne znaczenie w przypadku kierowców delegowanych. Proponowane rozwiązania pozytywnie wpłyną na utrzymanie konkurencyjności polskich przedsiębiorców na rynku europejskim, przejrzystość i pewność prawa, a tym samym kształtowanie zaufania pomiędzy partnerami społecznymi a Rządem RP oraz będą stanowić ważną formę wsparcia tej branży w obliczu trudnych i zmienny warunków wykonywania przewozów na rynku międzynarodowym.</p> <p>Z uwagi na fakt, że kierowca wykonujący międzynarodowy transport drogowy jest tzw. pracownikiem wysoko mobilnym i może przebywać w trakcie jednej doby w więcej niż jednym państwie, może to spowodować utrudnienia w naliczaniu prawidłowej wysokości składek do ZUS-u i zaliczek na PIT oraz znacznie utrudnić planowanie budżetu na wynagrodzenia w przedsiębiorstwie transportowym. Jednocześnie warto zaznaczyć, że w praktyce, z uwagi na specyfikę branży międzynarodowego transportu drogowego, trudno określić liczbę dni, w których poszczególni pracownicy będą wykonywać pracę w jednym z kilkudziesięciu państw, do których wykonywane są przewozy drogowe.</p> <p>Mając powyższe na uwadze proponuje się zmianę zasad w zakresie systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym, mającą na celu zapewnienie przewoźnikom większej przewidywalności ponoszonych kosztów pracy oraz równe traktowanie i brak dyskryminacji wszystkich kierowców, niezależnie od przydzielanych kierowcom zadań i kierunków destynacji wykonywanych przez nich przewozów. Przedmiotowe rozwiązania mają na celu ujednoczenie systemu naliczania podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe i wypadkowe) oraz wysokości zaliczki na podatek dochodowy kierowców.</p> <p>Istotę ujednoczonej stawki diety zagranicznej należy rozumieć jako wprowadzenie tzw. „wirtualnej diety”, która ułatwiłaby sposób rozliczania ulg w zakresie naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym.</p> <p>Proponuje się zatem, aby w przypadku kierowców zatrudnionych w Polsce i wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne nie wchodziła kwota stanowiąca równowartość 60,00 EUR za każdy dzień pobytu poza granicami Polski. Oznacza to, że po osiągnięciu przez</p>
Art. 40	<p>Art. 40. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 2 w pkt 7 lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) przeciętne wynagrodzenie – prognozowane przeciętne wynagrodzenie miesięczne na dany rok kalendarzowy, ogłoszone w trybie art. 19 ust. 10 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1009, z późn. zm.)”;</p> <p>2) uchyla się art. 21b;</p>	<p>Proponuje się zatem, aby w przypadku kierowców zatrudnionych w Polsce i wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne nie wchodziła kwota stanowiąca równowartość 60,00 EUR za każdy dzień pobytu poza granicami Polski. Oznacza to, że po osiągnięciu przez</p>

<p>3) art. 22 otrzymuje brzmienie: „Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21, art. 24 pkt 2, art. 26f–26i nie mają zastosowania do kierowców:</p> <p>1) wykonujących przewozy drogowe:</p> <p>a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 tony,</p> <p>b) rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 2,5 tony,</p> <p>c) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą;</p> <p>2) prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 Umowy AETR.”;</p> <p>4) po rozdziale 3a dodaje się rozdział 3b w brzmieniu:</p> <p style="text-align: center;">„Rozdział 3b</p> <p style="text-align: center;">Zasady wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe</p> <p>Art. 26f. 1. Kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.</p> <p>2. Do kierowcy, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio w zakresie ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe – przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o</p>	<p>kierowcę wynagrodzenia brutto w wysokości 6 935,00 zł, pracodawca będzie mógł obniżyć wymiar składki na ubezpieczenie społeczne o 60,00 EUR za każdy dzień pobytu tego kierowcy poza granicami Polski. Obecnie wysokości „wirtualnych diety” różnią się pomiędzy państwami i wynoszą np. w Niemczech 49,00 EUR, we Francji 55,00 EUR, w Czechach 41,00 EUR, na Słowacji 47,00 EUR. Takie zróżnicowanie generuje dodatkowe koszty związane ze skomplikowaną obsługą tych rozliczeń. Jeżeli kierowca nie osiągnie wynagrodzenia brutto w wysokości 6 935,00 zł, nie będą miały zastosowania ww. odliczenia. MI zatem nie wprowadza płacy minimalnej dla kierowców i obowiązuje ogólne zasady. Ponadto, proponuje się, aby wolna od podatku PIT była część przychodów kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe uzyskiwanych ze stosunku pracy lub umowy zlecenia, za każdy dzień pobytu zagranicą w wysokości stanowiącej równowartość 20 euro, licząc od pierwszego dnia tego pobytu. Obecnie wysokość tej kwoty jest zmienna i uzależniona od kraju, w którym kierowca wykonuje przewozy i wynosi 30% diety odliczanej od składek ZUS. Dodatkowo, w przypadku kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne i zaliczki na podatek PIT nie będą wchodziły należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów, m.in. noclegu w przypadku tygodniowego regularnego okresu odpoczynku, którego kierowca nie może odbierać w pojeździe, podróży środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy do miejsca, w którym kierowca rozpocznie przewóz oraz innych niezbędnych udokumentowanych wydatków.</p> <p>Dodatkowo mając na uwadze utrudnienia związane z dostępem do danych rejestrowanych przez tachograf, mające wpływ na określenie wysokości wynagrodzenia należnego za pracę kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, uznanego za pracownika delegowanego w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na terytorium którego kierowca jest delegowany, proponuje się, aby w drodze odstępstwa od art. 85 § 1 i 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700, 2140 oraz z 2023 r. poz. 240), wynagrodzenie w tym przypadku mogło być płatne w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie:</p> <p>1) pierwsza rata, z dołu, nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego:</p> <p>a) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest niższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości co najmniej minimalnego wynagrodzenia za pracę</p>
---	--

	<p>systemie ubezpieczeń społecznych dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców.</p> <p>Art. 26g. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych nie wchodzi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu poza granicami Polski, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia, 2) należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów: <ol style="list-style-type: none"> a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, c) innych niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty 	<p>ogłoszonego albo ustalonego na podstawie art. 2 ust. 4 albo ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207),</p> <p>b) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości przeciętnego wynagrodzenia;</p> <p>2) druga rata, z dołu, niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21 dnia następnego miesiąca kalendarzowego.</p> <p>Konkretne propozycje zmiany ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców dotyczą zasady liczenia dni pobytu za granicą. Przykładowo do dni pobytu zagranicą nie zalicza się: dni urlopu wypoczynkowego, dni choroby, ani okresu korzystania z urlopu bezpłatnego. Natomiast gdy okres pobytu kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe zagranicą jest krótszy niż 12 godzin, wskazane kwoty ulegają zmniejszeniu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do 1/3 w przypadku pobytu do 8 godzin; 2) do 1/2 w przypadku pobytu ponad 8 do 12 godzin. <p>Ponadto, w związku z pojawiającymi się wątpliwościami w odniesieniu do zakresu podmiotowego powyższej regulacji, które nasiliły się po 2 lutego br., zaproponowano, aby określone przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców nie miały zastosowania do kierowców:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) wykonujących przewozy drogowe: <ul style="list-style-type: none"> – rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 tony, – rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 2,5 tony, – osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą, b) prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 Umowy AETR. <p>Doprecyzowanie przepisów w powyższym zakresie nastąpi poprzez zmianę art. 22 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.</p> <p>Mając na względzie bezpośrednie powiązanie powyżej opisanych rozwiązań z wdrożeniem przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, wchodzących w skład Pakietu Mobilności I, zasadne jest dalsze procedowanie tych zmian w jednym projekcie ustawy. Istnieje bowiem uzasadniona potrzeba pilnego uproszczenia systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS</p>
--	--	---

<p>wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę.</p> <p>Art. 26h. 1. Do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 26g, oraz do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, nie zalicza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dni urlopu wypoczynkowego; 2) dni choroby; 3) okresu korzystania z urlopu bezpłatnego. <p>2. Jeżeli okres pobytu kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za granicą jest krótszy niż 12 godzin, kwoty, o których mowa w art. 26g i art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ulegają zmniejszeniu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) do 1/3 w przypadku pobytu do 8 godzin; 2) do 1/2 w przypadku pobytu ponad 8 do 12 godzin. <p>Art. 26i. W drodze odstępstwa od art. 85 § 1 i 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, wynagrodzenie za pracę kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, uznanego za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. Urz. WE L 18 z 21.01.1997, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t.2, str. 413 oraz Dz. Urz. UE L 173 z 09.07.2018, str. 16), w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na terytorium którego kierowca jest delegowany, może być płacone w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie:</p>	<p>oraz podatku PIT dla kierowców w transporcie międzynarodowym. Wprowadzone zmiany pozwolą utrzymać wpływy z działalności polskich przewoźników drogowych do budżetu państwa oraz do funduszy, na rzecz których przedsiębiorcy transportowi uiszczają stosowne daniny.</p> <p>Z uwagi na powyższe proponuje się włączenie projektowanych rozwiązań do projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym. Uzasadnione jest to bowiem potrzebą pilnego procedowania zmian mających na celu zapewnienie przewoźnikom większej przewidywalności ponoszonych kosztów pracy, zapewnienie równego traktowania i braku dyskryminacji wszystkich kierowców, a także walkę z pojawiającą się tzw. „szarą strefą” związaną z wypłacaniem kierowcom wynagrodzenia „pod stołem”, które to zjawisko zgodnie z sygnałami płynącymi do Ministerstwa Infrastruktury, nasiliło się po 2 lutego br. oraz wiąże się z brakiem zrozumienia i stosowania przez przewoźników zmienionych zasad wynagradzania kierowców. Wobec powyższego niezbędna jest pilna reakcja Rządu RP, dlatego też proponujemy, aby nowe zasady weszły w życie niezwłocznie. Szczególnie istotne jest bowiem podjęcie wszelkich działań, które wspierałyby branżę transportu drogowego w obecnie trudnej i niepewnej sytuacji międzynarodowej oraz przyjmowanie rozwiązań, które pozytywnie wpływałyby na utrzymanie konkurencyjności polskich przewoźników drogowych na rynku europejskim.</p>
--	---

	<p>1) pierwsza rata, z dołu, nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego:</p> <p>a) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest niższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości co najmniej minimalnego wynagrodzenia za pracę ogłoszonego albo ustalonego na podstawie art. 2 ust. 4 albo ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207),</p> <p>b) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości przeciętnego wynagrodzenia;</p> <p>2) druga rata, z dołu, niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21 dnia następnego miesiąca kalendarzowego.”.</p>	
Art. 39	<p>Art. 39. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 3 w ust. 1a w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:</p> <p>„4) przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym na zasadach określonych w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz.).”;</p> <p>2) w art. 4 w pkt 22 w lit. y średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. z w brzmieniu:</p> <p>„z) ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz.).”;</p>	Przepisy zmieniające ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym związane są z koniecznością dostosowania obecnie obowiązujących regulacji do projektowanej ustawy.

	<p>3) w art. 50 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.”;</p> <p>4) w art. 51 ust. 5 wyrazy „art. 50 pkt 1, 4 i 5” zastępuje się wyrazami „art. 50 ust. 1 i 4–6”;</p> <p>5) w art. 55b w ust. 1 w pkt 13 dodaje się przecinek oraz dodaje się pkt 14 w brzmieniu: „14) Państwowej Inspekcji Pracy”;</p> <p>6) w art. 56:</p> <p>a) w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) zgodnie z przepisami ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.”,</p> <p>b) w ust. 3 w zdaniu drugim wyrazy „o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, 6 i 7” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 1 pkt 1–4 oraz 6–8”.</p>	
Art. 41	<p>Art. 41. W ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1614) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 10 w ust. 1 po pkt 14a dodaje się pkt 14aa w brzmieniu: „14aa) wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;”;</p> <p>2) w art. 13 po pkt 4 dodaje się pkt 4a i 4b w brzmieniu: „4a) przewoźnicy drogowi delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz delegowani kierowcy, w zakresie określonym w</p>	Przepisy zmieniające ustawę z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy związane są z koniecznością dostosowania obecnie obowiązujących regulacji do projektowanej ustawy.

	<p>ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym,</p> <p>4b) przewoźnicy drogowi z państwa trzeciego delegujący kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowcy delegowani na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, w zakresie określonym w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym,”;</p> <p>3) w art. 23 w ust. 1 po pkt 5a dodaje się pkt 5b i 5c w brzmieniu:</p> <p>„5b) żądania od przewoźnika drogowego delegującego kierowcę lub osoby działającej w jego imieniu, informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;</p> <p>5c) żądania od przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osoby działającej w jego imieniu, informacji lub dokumentów, o których mowa w ustawie z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym;”.</p>	
Art. 42	<p>Art. 42. W ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140) w art. 2:</p> <p>1) w ust. 1 uchyla się pkt 2;</p> <p>2) uchyla się ust. 2.</p>	Przepisy zmieniające ustawę z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług związane są z koniecznością dostosowania do projektowanej ustawy.
Art. 43	<p>Art. 43. W ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2023 r. poz. 324) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 27 ust. 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„5. Dane i informacje zgromadzone w ewidencji udostępnia się:</p>	Proponuje się zmianę ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach poprzez wskazanie, że dane i informacje zgromadzone w ewidencji prowadzonej przez Prezesa Głównego Urzędu Miar (Dalej: "GUM") udostępnia się bez potrzeby składania odrębnego wniosku: podmiotom uprawnionym do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym, podmiotowi wydającemu karty oraz organom administracji miar.

<p>1) podmiotom uprawnionym do kontroli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 1–4 i 6 ustawy o transporcie drogowym;</p> <p>2) podmiotowi wydającemu karty;</p> <p>3) organom administracji miar.”;</p> <p>2) w art. 44 w ust. 3:</p> <p>a) w pkt 1 uchyla się lit. f,</p> <p>b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a) w przypadku czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014:</p> <p>a) oświadczenie podmiotu wykonującego przewozy drogowe mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, potwierdzające spełnienie wymagania istnienia stosunku pracy z kierowcą,</p> <p>b) kopię świadectwa kierowcy, o którym mowa w art. 32a ustawy o transporcie drogowym, o ile do wykonywanych przez podmiot przewozów drogowych ma zastosowanie 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. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.);”.</p>	<p>W myśl przepisów obowiązującej ustawy o tachografach, kompetencje Prezesa GUM są elementem systemu nadzoru nad krajowym i europejskim systemem bezpieczeństwa tachografów. Do systemu należą również Inspektoraty Transportu Drogowego, Policja, Państwowa Inspekcja Pracy oraz Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. (PWPW S.A.) - jako krajowy wydawca kart do tachografów. Dotychczasowa współpraca pomiędzy GUM i PWPW S.A. polega na wymianie informacji dotyczących techników warsztatu. Do PWPW S.A. wpływają wnioski warsztatów o wydanie kart dla zatrudnionych techników. PWPW S.A. weryfikuje dane podane we wnioskach z danymi w ewidencji warsztatów prowadzonej przez GUM i w następstwie wydaje technikowi kartę warsztatową. Karta warsztatowa jest wydawana na okres jednego roku, tak więc wymiana informacji PWPW S.A. - GUM odbywa się co najmniej raz w roku dla każdego z zatrudnionych techników (ok. 2 tys. osób). Opisana wymiana informacji ma jednostronny charakter, tj. PWPW S.A. występuje z zapytaniem o technika i po potwierdzeniu jego uprawnień - wydaje kartę. Powstający w GUM projekt TRANS-TACHO ma m.in. za zadanie umożliwić dostęp do ww. danych i szybką wymianę informacji pomiędzy instytucjami nadzorującymi system tachografów w Polsce. Przedstawiona powyżej droga i zakres wymiany informacji wymaga więc zmiany poprzez uchylenie obowiązku każdorazowego składania wniosku o dostęp do informacji zawartych w ewidencji prowadzonej przez GUM. Powyższa zmiana umożliwi zapewnienie automatycznego dostępu dla PWPW S.A. do systemu TRANS-TACHO, co ma szczególne znaczenia przy wydawaniu i wymianie kart warsztatowych.</p> <p>Z kolei zmiana w art. 44 w ust. 3 ustawy o tachografach odnosi się do załączników do wniosku o wydanie czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy, który to przepis należy interpretować łącznie z art. 26 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Przepisy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jednoznacznie wskazują, że wymaganie dotyczące przedstawienia świadectwa kierowcy, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009, dotyczy tylko sytuacji, w której ma zastosowanie ww. regulacja unijna.</p> <p>Z uwagi na powyższe, działając zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014, świadectwo kierowcy powinno być dołączone do wniosku o wydanie czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy tylko w przypadkach, w których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 1072/2009, czyli w przypadku wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy, dlatego też proponuje się zmianę w przedmiotowym zakresie art. 44 w ust. 3 ustawy o tachografach, poprzez</p>
---	--

		w tym ustępie dodanie nowego pkt 1a dotyczącego wydawania czasowej i nieodnawialnej karty kierowcy.
Art. 44	Art. 44. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekaze Głównemu Inspektorowi Pracy informację, o której mowa w art. 20 ust. 1, dotyczącą kontroli drogowych przeprowadzonych w 2023 r., do dnia 31 stycznia 2024 r.	Przepis przejściowy mający na celu określenie pierwszego terminu przekazywania informacji, o której mowa w art. 20 ust. 1, z kontroli drogowych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego do Głównego Inspektora Pracy.
Art. 45	Art. 45. W sprawach dotyczących przewozów kabotażowych wszczętych i niezakończonych na podstawie ustawy zmienianej w art. 42, stosuje się przepisy dotychczasowe.	Mając na uwadze uchylene w ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług w art. 2 w ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 dotyczących zakresu stosowania ww. ustawy do przewozów kabotażowych, zasadne jest wprowadzenie przepisu przejściowego określającego tryb postępowania w sprawach wszczętych i niezakończonych do czasu wejścia życie . W takich przypadkach stosować się będzie przepisy dotychczasowe.
Art. 46	Art. 46. Przepisy art. 38 stosuje się do dochodów (przychodów) uzyskanych od dnia wejście w życie ustawy.	Mając na uwadze zmiany wprowadzone art. 38 projektu, zasadne jest przepisu przejściowego określającego, że zmiany wprowadzone ww. artykułem będą miały zastosowanie do dochodów (przychodów) uzyskanych od dnia wejście w życie ustawy.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium
Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego

Na podstawie art. 12 ust. 7 ustawy z dnia ... o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

WZÓR

**POTWIERDZENIE DELEGOWANIA KIEROWCY NA TERYTORIUM RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ Z PAŃSTWA TRZECIEGO/
CONFIRMATION OF A POSTING DECLARATION OF A DRIVER POSTED TO THE REPUBLIC OF
POLAND FROM A THIRD COUNTRY**

Należy wypełnić na komputerze lub maszynowo łańskimi znakami i podpisać przed rozpoczęciem podróży/
To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey

1. Nazwa przewoźnika drogowego/ <i>Company's name</i>
2. Adres siedziby przewoźnika albo jego adres zamieszkania (ulica i numer, kod pocztowy, miejscowość, państwo)/ <i>Company's address or carrier address of residence (Street address, postal code, city, country)</i>
3. Numer telefonu przewoźnika drogowego (w tym międzynarodowy numer kierunkowy)/ <i>Company's telephone number (including international prefix)</i>
4. Adres e-mail przewoźnika drogowego/ <i>Company's e-mail address</i>
5. Numer zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym lub formularza jazdy/ <i>Number of permit to perform international road transport or number of journey form</i>
6. Imię i nazwisko kierowcy/ <i>Driver's name and first name</i>
7. Adres zamieszkania kierowcy/ <i>Driver's address of residence</i>
8. Numer prawa jazdy kierowcy/ <i>Driver's driving licence number</i>
9. Data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy lub dokumentu równoważnego z taką umową, lub innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, oraz właściwe dla tej umowy prawo (dzień/miesiąc/rok)/ <i>Date of commencement of the driver's employment contract or of the document equivalent to such a contract, or another contract on the basis of which a driver posted to the territory of the Republic of Poland from a third country carries out road transport operations for that haulier, and the law applicable to it (day/month/year)</i>
10. Numer rejestracyjny pojazdu silnikowego, którym wykonywany jest przewóz objęty delegowaniem/ <i>Number plates of the motor vehicle by which the carriage covered by the posting rules is performed</i>
11. Rodzaj przewozu objętego zasadami delegowania (przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy lub przewóz kabotażowy)/ <i>Type of carriage covered by the posting rules (carriage of goods, carriage of passengers, international carriage or cabotage operation)</i>
12. Miejscowość/ <i>place</i> :
13. Data/ <i>date</i> :
14. Podpis kierowcy/ <i>Driver's signature</i>
15. Podpis przewoźnika drogowego/ <i>Carrier's signature</i>

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia w sprawie wzoru formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia ... o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. ...).

Powyższa ustawa wdraża do polskiego porządku prawnego przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49), zwanej dalej „dyrektywą 2020/1057”.

Ustawa o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego zapewnia ochronę kierowców delegowanych w sektorze transportu drogowego na terytorium RP, przez określenie warunków zatrudnienia tych kierowców. Zgodnie z tymi przepisami przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z innego państwa członkowskiego UE zapewnia takiemu kierowcy warunki zatrudnienia przewidziane w art. 4–4b ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. z 2021 r. poz. 1140).

Analogiczna potrzeba zapewnienia odpowiednich warunków zatrudnienia odnosi się do kierowców delegowanych na terytorium RP z państwa trzeciego. W tym przypadku konieczne będzie zapewnienie tym kierowcom warunków zatrudnienia, o których mowa w wyżej wymienionej ustawie, z zastrzeżeniem art. 139a ust. 3 ustawy z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz. U. z 2023 r. poz. 519, z późn. zm.) dotyczącego minimalnego wynagrodzenia cudzoziemca.

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika drogowego, posiadającego siedzibę w innym państwie członkowskim w rozumieniu ustawy z dnia o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, delegującego kierowcę na terytorium RP, będzie (poza zapewnieniem delegowanemu kierowcy odpowiednich warunków zatrudnienia) zgłoszenie delegowania tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w

rozporządzeniu 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1), zwanym dalej „systemem IMI”. Jednocześnie przewoźnik drogowy będzie zapewniał, aby kierowca podczas delegowania dysponował w pojeździe, w postaci papierowej lub elektronicznej, kopią tego zgłoszenia, a inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego podczas kontroli drogowej będą weryfikowali dane zawarte w kopii zgłoszenia delegowania z danymi zamieszczonymi w zgłoszeniu dokonanym za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.

Przepisy ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego określają tożsame obowiązki przewoźników drogowych z państw trzecich delegujących kierowców na terytorium RP oraz delegowanych kierowców. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z przepisami wdrażanej w tej ustawie dyrektywy 2020/1057, przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części. Ww. ustawa respektuje tę zasadę.

W ustawie uwzględniono zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do systemu IMI. Zgłoszenia delegowania będą bowiem składane za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego będzie zapewniać, aby kierowca podczas delegowania dysponował w pojeździe: ww. potwierdzeniem, dowodami potwierdzającymi wykonywane przewozy drogowe w postaci listów przewozowych oraz zapisami tachografu. Potwierdzenie delegowania będzie sporządzane na odpowiednim formularzu, na komputerze lub maszynowo, a następnie będzie podpisywane przez przewoźnika drogowego oraz przez kierowcę.

W celu zapewnienia danych niezbędnych do kontroli prawidłowości delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego, przejrzystości przepisów oraz pewności prawa w zakresie wymaganych obowiązków niezbędne jest określenie w załączniku do projektowanego rozporządzenia wzoru formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w OSR.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia 24.03.2023 r.</p> <p>Źródło art. 12 ust. 5 ustawy z dnia ... o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego</p> <p>Nr w Wykazie prac</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 12 ust. 5 ustawy z dnia ... o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. ...). Projekt ten określa wzór formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego.

Podczas kontroli drogowej kierowca delegowany przez przewoźnika drogowego z państwa trzeciego będzie dysponował w pojeździe potwierdzeniem delegowania, dowodami potwierdzającymi wykonywane przewozy drogowe w postaci listów przewozowych oraz zapisami tachografu. W ustawie o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym uwzględniono zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w rozporządzeniu 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.). Zgłoszenia delegowania będą zatem składane przez tych przewoźników za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej. Potwierdzenie delegowania będzie sporządzane na odpowiednim formularzu, na komputerze lub maszynowo, a następnie będzie podpisywane przez przewoźnika drogowego oraz przez kierowcę.

Zgodnie z przepisami wdrażanej w ustawie o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającą przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającą dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49), zwanej dalej „dyrektywą 2020/1057”, przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części. Ww. ustawa respektuje tę zasadę.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu zapewnienia danych niezbędnych do kontroli prawidłowości delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego, przejrzystości przepisów oraz pewności prawa w zakresie nakładanych obowiązków niezbędne jest określenie w załączniku do projektowanego rozporządzenia wzoru formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż działania legislacyjne.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Przepisy ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wdrażają art. 1 dyrektywy 2020/1057. Implementacja wdrażanej dyrektywy do krajowego porządku prawnego, zgodnie z art. 9 ust. 1 tego aktu prawnego, powinna nastąpić nie później niż z dniem 2 lutego 2022 r.

Państwa członkowskie są na etapie wdrożenia nowej regulacji, dlatego też na chwilę obecną nie ma możliwości wskazania, jakie rozwiązania w przedmiotowym zakresie zostały przez nie zastosowane.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inspekcja Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – kontrola potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego
Zagraniczne podmioty z państw trzecich wykonujące międzynarodowe przewozy drogowe	Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby przewoźników drogowych delegujących kierowców na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji		Bezpośrednie – obowiązek wystawienia, podpisania i przekazania do dyspozycji kierowcy podczas wykonywania przewozu drogowego na terytorium RP potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego
Kierowcy wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe na rzecz zagranicznych podmiotów z państw trzecich	Z uwagi na ustanowienie nowych przepisów szczególnych dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, które odnoszą się jedynie do określonych rodzajów przewozów i podmiotów, nie jest możliwe na tym etapie prac określenie liczby kierowców delegowanych na terytorium RP podlegających projektowanej regulacji		Bezpośrednie – obowiązek podpisania, przechowywania w pojeździe i okazywania podczas kontroli drogowych potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			
Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.			

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przedmiotowa regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby	Nie dotyczy											

	niepełnosprawne oraz osoby starsze	
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Nie są wprowadzane obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Przedmiotowa regulacja stanowi realizację upoważnienia do określenia wzoru formularza potwierdzenia delegowania kierowcy na terytorium RP z państwa trzeciego. Z uwagi na zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do systemu IMI, zgłoszenia delegowania będą składane za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy (zgodne ze wzorem określonym w projektowanym rozporządzeniu) przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego będzie zapewniać jednocześnie, aby kierowca podczas delegowania dysponował w pojeździe: ww. potwierdzeniem, dowodami potwierdzającymi wykonywane przewozy drogowo w postaci listów przewozowych oraz zapisami tachografu. Potwierdzenie delegowania będzie sporządzane na odpowiednim formularzu, na komputerze lub maszynowo, a następnie będzie podpisywane przez przewoźnika drogowego oraz przez kierowcę.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na obszary, takie jak środowisko naturalne, sytuacja i rozwój regionalny, demografia, mienie państwowe, informatyzacja czy zdrowie.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		