

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		<p>Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego, Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego, Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022, poz. 180, z późn. zm.), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 2123), Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. z 2017 r. poz. 151).</p>			
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			
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 (**)
Art. 1 ust. 1	Przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców	N			

	1. W niniejszym artykule ustanawia się przepisy szczególne w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy 2014/67/UE odnoszących się do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych dotyczących delegowania tych kierowców.				
Art. 1 ust. 2	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.	T	Art. 2 ust. 1 projekt u ustawy o dk	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 państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA); 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 państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA).	
Art. 1 ust. 3	3. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne rzeczy nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.	T	Art. 4 ust. 1 pkt 2 projekt u	Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: 2) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób;	

	<p>Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny rzeczy to przewożenie rzeczy, na podstawie umowy przewozowej, z państwa członkowskiego siedziby – zgodnie z art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 – do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby.</p>	T	ustawy o dk	<p>13) 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.) do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby;</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	ustawy o dk	<p>Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który:</p> <p>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;</p>	
	<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</p>	T	ustawy o dk	<p>Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który:</p> <p>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,</p>	

	<p>czynności załadunku lub rozładunku, na warunkach określonych w akapicie trzecim.</p> <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 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestracji 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.</p>	T	<p>Art. 4 ust. 1 pkt 4 projekt ustawy o dk</p> <p>Art. 4 ust. 2 projekt ustawy o dk</p>	<p>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;</p> <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 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>	
Art. 1 ust. 4	4. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne osób nie	T	Art. 4 ust. 1 pkt 2	Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który:	

	<p>uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.</p> <p>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:</p> <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> <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</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>projekt u ustawy o dk</p> <p>Art. 3 pkt 14 projekt u ustawy o dk</p>	<p>1) wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób;</p> <p>14) 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.), 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>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</p>	
--	---	-------------------	---	---	--

	<p>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> <p>Odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu, stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.</p>	T	<p>Art. 4 ust. 1 pkt 5 projektu ustawy o dk</p> <p>Art. 4 ust. 2 projektu ustawy o dk</p>	<p>państwa członkowskiego; to samo dotyczy przejazdu powrotnego;</p> <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 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>	
Art. 1 ust. 5	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.	T	Art. 4 ust. 1 pkt 1 projektu ustawy o dk	Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: <p>1) wykonuje przejazd tranzytem;</p>	
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	T	Art. 4 ust. 1 pkt 6 projektu	Art. 4. 1. Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest kierowca, który: <p>6) wykonuje przewóz drogowy rzeczy na początkowym lub końcowym odcinku transportu</p>	

	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.		u ustawy o dk	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 1073/2009 uznaje się za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE.	T		W art. 4 wskazani są kierowcy, którzy nie są objęci delegowaniem; analogicznie kierowcy wykonujący przewóz kabotażowy, który nie jest uwzględniony w wyłączeniach, podlegają delegowaniu.	
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, 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.	T	Art. 8 ust. 1 projekt u ustawy o dk	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.	
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 projekt u ustawy o dk	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>Art. 1 ust. 10</p>	<p>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.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 12-16 projekt u ustawy o dk</p>	<p>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. 5, na komputerze lub maszynowo; potwierdzenie podpisuje przewoźnik drogowy oraz kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego. <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 postaci listów przewozowych; 3) zapisami tachografu, wymaganymi zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w 	
---------------------------	--	----------	---	---	--

				<p>Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwaną dalej „Umową AETR”.</p> <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 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;	
--	--	--	--	--	--

			<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 wykonywany jest 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 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. 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</p>	
--	--	--	---	--

			<p>kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego.</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 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</p>	
--	--	--	---	--

				<p>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>Rozdział 4 projektowanej ustawy określa obowiązki przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego, zapewniając w ten sposób równe traktowanie przedsiębiorstw transportowych mających siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim i przedsiębiorstw mających siedzibę w państwie członkowskim.</p>	
Art. 1 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>	T	Art. 9 ust. 1-4 projekt ustawy o dk	<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> <ol style="list-style-type: none"> 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; 	

<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> <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</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 postaci listów przewozowych lub dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;</p> <p>3) zapisami tachografu, w szczególności symbolami 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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE</p>	
---	--	--	--

	<p>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 połączonego z IMI – na bezpośredni wniosek właściwych organów państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany – po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w lit. b) ppkt (ii) i (iii) niniejszego ustępu, a także dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG (21), ewidencji czasu pracy kierowców oraz dowodów zapłat.</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 ust. 3 projekt u ustawy o dk</p>	<p>L 102 z 11.04.2006, str. 1) 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>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 wnioskiem o wzajemną pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym ten przewoźnik ma siedzibę.</p> <p>5. Odpowiedź na wniosek, o którym mowa w ust. 1, Państwowa Inspekcja Pracy przekazuje właściwemu</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>	T	<p>Art. 27 ust. 5 projektu ustawy o dk</p> <p>Art. 10 projektu ustawy o dk</p>	<p>organowi innego państwa członkowskiego w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.</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>	
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 dk	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.	N			
	<p>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:</p>				

	<p>a) informacje dotyczą delegowania na terytorium danego państwa członkowskiego;</p> <p>b) informacje są wykorzystywane wyłącznie do celów zapewnienia stosowania przepisów dotyczących delegowania; oraz</p> <p>c) przetwarzanie danych odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.</p>				
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.	N			
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 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”;</p>	N			
Art. 2 pkt 2	<p>2) art. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 1</p> <p>Przedmiot</p>	N			

Art. 1 dyrekt ywy 2006/2 2/WE	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”.				
Art. 2 pkt 3 lit a Art. 2 ust. 1 dyrekt ywy 2006/2 2/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		Wdrożenie przepisu nastąpi poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 2145)	
Art. 2 pkt 3 lit b Art. 2 ust. 3 dyrekt ywy 2006/2 2/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 N	Art. 54 ust. 2 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym Art. 87 ust. 6 ustawy o zmianach	Przepis został wdrożony art. 54 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. 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 czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców	

	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.”		e ustawy o transpo rcie drogo wym	Ponadto zgodnie ze znowelizowaną ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. dodaje się: 33) w art. 87: b) po ust. 5 dodaje się ust. 6 w brzmieniu: „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 ust. 4.”;	
Art. 2 pkt 3 lit c Art. 2 ust. 3a dyrekt ywy 2006/2 2/WE	c) dodaje się ustęp w brzmieniu: „3a. Każde Państwo Członkowskie organizuje kontrole przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE, uwzględniając system oceny ryzyka przewidziany w art. 9 niniejszej dyrektywy. Kontrole te skupiają się na danym przedsiębiorstwie, jeżeli co najmniej jeden z jego kierowców stale lub poważnie narusza przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014.”	T		Przepis zostanie wdrożony poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy. Warunek wskazany w art. 2 ust. 3a zdanie drugie dyrektywy 2006/22/WE, polegający na tym, aby kontrole skupiały się na przedsiębiorstwach, których kierowcy stale lub poważnie naruszają przepisy rozporządzeń (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 jest realizowany na podstawie przepisów obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy, wydanego zgodnie z art. 89 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym.	
Art. 2 pkt 3 lit d	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	T	Art. 54b w zw. Z art.	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.	

Art. 2 ust. 4 dyrekt ywy 2006/2 2/WE	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.”		90a ust. 1 pkt. 2 ustawy o transpo rcie drogo wym	<p>1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</p> <p>Art. 54b</p> <p>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.</p> <p>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> <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. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej zbiorcze dane statystyczne uzyskane, zgodnie z ust. 3, w terminie do dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem</p> <p>Art. 90a 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące przeprowadzonych kontroli: pkt 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 2006/22/WE	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			
Art. 2 pkt 5 Art. 5 dyrektywy 2006/22/WE	5) art. 5 otrzymuje brzmienie „Artykuł 5 Kontrole skoordynowane Co najmniej sześć razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014. Państwa Członkowskie podejmują ponadto starania w celu organizowania kontroli skoordynowanych na terenie przedsiębiorstw.	T	Art. 54 ust. 2 ustawa o zmianie ustawy o transporcie	W znowelizowanej ustawie o transporcie drogowym z dnia 26 stycznia 2022 r. w art. 54 w ust. 2: a) pkt 6 otrzymuje brzmienie: „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	

<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>		<p>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>b) po pkt 6a dodaje się pkt 6b w brzmieniu: „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>c) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „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>d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o</p>	
---	--	---	--

				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;”,	
Art. 2 pkt 6 Art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	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.”	T		Przepis został wdrożony przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.	
Art. 2 pkt 7 lit. a Art. 7 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany: (i) lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006”; (ii) dodaje się literę w brzmieniu: „d) zapewnienie wymiany informacji z innymi Państwami Członkowskimi na podstawie art. 8 niniejszej dyrektywy w odniesieniu do stosowania krajowych przepisów transponujących przepisy niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2002/15/WE.”	T	Art. 54. Ust. 2 pkt 10 i 10a ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym	W znowelizowanej ustawie o transporcie drogowym z dnia 26 stycznia 2022 r. w art. 54 w ust. 2: c) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „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;”, d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „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	
			Art. 90a ustawy		

			o transporcie drogowym	<p>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>Obecnie obowiązujące przepisy regulują przekazywanie informacji i danych w następujący sposób:</p> <p>Art. 90a</p> <p>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 7 lit. b Art. 7 ust. 3 dyrektywy 2006/2/WE	b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Aktywne wspieranie wymiany danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi realizowane jest przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet, o którym mowa w art. 12 ust. 1, oraz jakkolwiek 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.”.	N			
Art. 2 pkt 8	8) art. 8 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 8	T	Art. 54 ust. 2 pkt 10	23) w art. 54 w ust. 2: c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:	

<p>Art. 8 dyrektywy 2006/2/WE</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 wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku. Wnioskujące Państwo Członkowskie przedstawia dodatkowe uzasadnienie wniosku. Jeżeli wnioskujące Państwo Członkowskie nie jest w stanie przedstawić dodatkowego uzasadnienia wniosku, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, może odrzucić wniosek.</p> <p>Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub postępowania wyjaśniającego jest utrudnione lub niemożliwe, Państwo Członkowskie, do którego</p>	<p>i 10a, art. 54aa ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym,</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>d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „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>24) po art. 54a dodaje się art. 54aa w brzmieniu: „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) - stroną 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,</p>	
-----------------------------------	---	--	---	--

<p>wystąpiono z wnioskiem, informuje o tym wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku i przedstawia powody, aby w sposób należyty uzasadnić taką trudność lub brak możliwości. Zainteresowane państwa członkowskie pozostają w kontakcie w celu znalezienia rozwiązania.</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>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 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.</p> <p>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.</p> <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 uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1), z wyjątkiem informacji przekazywanych na podstawie przepisów odrębnych za pośrednictwem Krajowego</p>	
---	--	--	--

				Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.”;	
Art. 2 pkt 9 lit. a Art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Państwa Członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka przedsiębiorstw, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, popełnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach. Do dnia 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.”	T		Wdrożenie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE nastąpi poprzez zmianę art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który stanowi upoważnienie do wydania przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.	
Art. 2 pkt 9 lit. b Art. 9 ust. 2 dyrektywy 2006/22/WE	b) w ust. 2 skreśla się zdanie drugie.	N			
Art. 2 pkt 9 lit. c	c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Wstępny wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi znajduje się w załączniku III.	T		Wdrożenie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE nastąpi poprzez zmianę art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który stanowi upoważnienie do wydania przez Ministra Infrastruktury	

Art. 9 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE	<p>W celu ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a niniejszej dyrektywy, aktów delegowanych zmieniających załącznik III w celu uwzględnienia zmian regulacyjnych i względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.</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>			rozporządzenia w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.	
Art. 2 pkt 9 lit. d Art. 9 ust. 4 i 5 dyrektywy 2006/22/WE	<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	Art. 82hust. 1 pkt 19-21 ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym	Wdrożenie nastąpiło w znowelizowanej ustawie o transporcie drogowym z dnia 26 stycznia 2022 r. 29) w art. 82h w ust. 1 w pkt 18 w lit. f kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19-21 w brzmieniu: „19) liczbę osób zatrudnionych, o której mowa w art. 7a ust. 8 pkt 1, w tym liczbę kierowców; 20) średnią arytmetyczną liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, o której mowa w art. 7a ust. 8 pkt 2; 21) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa, o której mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22.”;	
Art. 2 pkt 10 lit. a Art. 11 ust. 1 dyrektywy	<p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„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.</p> <p>Wytyczne te są publikowane w składanym co dwa lata sprawozdaniu Komisji.”</p>	N			

2006/2 2/WE					
Art. 2 pkt 10 lit. b Art. 11 ust. 3 dyrekt ywy 2006/2 2/WE	<p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„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.”</p>	N			
Art. 2 pkt 11 Art. 12–15 dyrekt ywy 2006/2 2/WE	<p>11) art. 12–15 otrzymują brzmienie:</p> <p>„Artykuł 12</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>	N			

	<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</p>	<p>12) dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 15a</p> <p>Wykonywanie przekazanych uprawnień</p>	<p>N</p>			

<p>dyrektywy 2006/22/WE</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 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</p>				
-----------------------------	--	--	--	--	--

	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.				
Art. 2 pkt 13 lit. a część A załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE	<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 przekracza 90 km/h dla pojazdów kategorii N3 lub 105 km/h dla pojazdów kategorii M3 (zgodnie z definicją kategorii N3i M3w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.”</p> <p>(ii) pkt 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„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:</p> <p>„6) przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy</p>	T		Wdrożenie przepisu nastąpi poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 2145)	

	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		Wdrożenie przepisu nastąpi poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 2145)	
Art. 3 Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012	<p>Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012</p> <p>W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkty w brzmieniu:</p> <p>„13. Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (*): art. 8.</p>	T	Art. 54 ust. 2 pkt 10 I 10a ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym	Zgodnie ze znowelizowaną ustawą o transporcie drogowym z dnia 26 stycznia 2022 r. 23) w art. 54 w ust. 2:	
				<p>c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:</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>d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:</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 drogowo oraz czasu pracy kierowców;”</p>	
Art. 4	<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 (UE) nr 182/2011.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p>	N			
Art. 5	<p>Sankcje i kary</p> <p>1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie</p>	T	Art. 35	<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</p>	

	<p>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.</p> <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>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. 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>	
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	Art. 26 projekt ustawy o dk	<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 sektorze transportu drogowego – na podstawie informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Pracy oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Strategia uwzględnia stopień ryzyka stwarzanego przez podmiot wykonujący 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>Wdrożenie przepisu nastąpi poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.</p>	
Art. 7	Ocena	N			

	<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 wnioski 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>				
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. 39l ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,</p> <p>Załącznik nr 2 do rozporządzenia w</p>	<p>Zmiany wprowadzone do dyrektywy 2006/22/WE w art. 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 nie przyznają żadnych nowych praw ani nie nakładają dodatkowych obowiązków na kierowców wykonujących przewozy drogowe. Ponadto zgodnie z art. 39l ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919. z późn. zm.) przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany do kierowania kierowców na szkolenia okresowe, podczas których przekazywana jest im wiedza na temat ich praw i obowiązków związanych z wykonywaniem przewozów drogowych. Szczegółowy zakres tematyczny i czas trwania modułów szkolenia okresowego i zajęć obowiązkowych w ramach szkolenia okresowego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. z 2017 r. poz. 151).</p> <p>Art. 31</p>	

			<p>sprawi e szkole nia kierow ców wykon ującyc h przewó z drogo wy</p> <p>Art. 31 projekt u ustawy o dk</p>	<p>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 sektorze transportu drogowego</p>	
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</p>	N			

	przyjętych w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.				
Art. 10	Wejście w życie Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N			
Art. 11	Adresaci Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			