

## **Informacja**

### **o ustawie z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym**

Celem ustawy jest wdrożenie 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.

Dyrektywa 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 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.

Pakiet Mobilności I ma uporządkować i zharmonizować przepisy państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie transportu drogowego, aby poprawić warunki pracy kierowców oraz ułatwić prowadzenie działalności przedsiębiorstw transportowych.

Dyrektywa 2020/1057 zmierza do utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, poprzez zapewnienie 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.

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.

Przepisy ustawy będą miały zastosowanie do przewoźników drogowych, którzy mają siedzibę w innym państwie i kierują tymczasowo kierowcę będącego jego pracownikiem do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w związku z realizacją usługi transportu drogowego. W celu wskazania zakresu stosowania, ustawa implementuje do krajowego porządku prawnego szereg wyłączeń przedmiotowych i podmiotowych od stosowania wprowadzanych regulacji i przepisów dotyczących delegowania pracowników. Odnosząc się do wyłączeń podmiotowych należy wskazać, że przepisy 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 (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.

Zakres stosowania ustawy został doprecyzowany również poprzez wskazanie wyłączeń niektórych rodzajów przewozu drogowego, a 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 ustawy będą miały zastosowanie. 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.

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). 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 ustawą w trakcie kontroli drogowej.

W celu kontroli ważności zgłoszeń delegowania przez właściwe organy publiczne państw członkowskich ustawa przewiduje 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”, umożliwia współpracę organów administracji publicznych państw członkowskich zaangażowanych we wdrażanie przepisów unijnych.

Przepisy ustawy określają również obowiązki przewoźników drogowych z państw trzecich delegujących kierowców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz delegowanych kierowców. Zgodnie z art. 1 ust. 10 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. W przepisach ustawy uwzględniono różnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także jak wskazano w uzasadnieniu do projektu ustawy, przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI. Mając na uwadze powyższe w przepisach ustawy wskazano, że przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie składał 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 będzie wystawiał każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego. Potwierdzenie to będzie sporządzane na formularzu, którego wzór określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu.

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.

W ustawie określono także zasady współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich. Do przyjmowania wniosków o wzajemną pomoc w sprawach dotyczących kontroli warunków zatrudnienia kierowców delegowanych od organów innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego ustawa upoważnia Państwową Inspekcję Pracy. Przepisy ustawy wskazują również, że 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, występował będzie 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. Jednocześnie 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, będzie występował 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.

W celu należytego i skutecznego egzekwowania przepisów ustawy określono sankcje nakładane przez służby kontrolne w przypadku naruszenia poszczególnych regulacji tej ustawy. Zgodnie z dyrektywą 2020/1057 przewidziane kary za nieprzestrzeganie przepisów krajowych implementujących tę dyrektywę muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. W przepisach ustawy wskazano, że wpływy z kar nałożonych przez Państwową Inspekcję Pracy stanowią będą dochód budżetu państwa. Natomiast wpływy z kar nakładanych przez Inspekcję Transportu Drogowego 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 (w tym celu dokonano zmiany art. 56 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym).

Ustawa zawiera również przepisy zmieniające inne akty ustawowe. Zmiany wprowadzane są w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r.

o czasie pracy kierowców, ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy oraz ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 4 ust. 2, który wejdzie w życie z dniem 21 sierpnia 2023 r.;
- 2) art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b, pkt 12–14, 18 i 19 oraz art. 43, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.