



C/2024/1569

5.3.2024

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Delegowanie kierowców w europejskim sektorze transportu – wyzwania i szanse”

(opinia rozpoznawcza na wniosek prezydencji belgijskiej w Radzie UE)

(C/2024/1569)

Sprawozdawczyni: **Alena MASTANTUONO**

Współsprawozdawca: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Wniosek o konsultację	Wniosek prezydencji belgijskiej w Radzie UE 10.7.2023
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	10.11.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	13.12.2023
Sesja plenarna nr	583
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	166/0/5

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) zauważa, że doświadczenia związane z wdrażaniem pierwszego pakietu na rzecz mobilności są stosunkowo ograniczone, ponieważ obowiązuje on od niedawna, a także z powodu pandemii COVID-19 i powolnej transpozycji do prawa krajowego. W związku z tym Komitet wzywa państwa członkowskie, by w pełni wdrożyły przepisy pierwszego pakietu na rzecz mobilności w celu osiągnięcia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku w sektorze transportu, który będzie zrównoważony pod względem społecznym przy minimalnym obciążeniu biurokratycznym.

1.2. EKES podkreśla znaczenie egzekwowania nowych przepisów oraz ich jednolitej interpretacji i jednolitego stosowania w całej UE. W związku z tym wzywa również Komisję Europejską i Europejski Urząd ds. Pracy (ELA), by pomagały państwom członkowskim i sektorowi transportu drogowego w sposób skoordynowany interpretować pakiet na rzecz mobilności i metodykę kontroli. Wzywa również do ściślejszej współpracy między państwami członkowskimi i do wymiany danych, co ma szczególne znaczenie dla zwalczania zjawiska „firm przykrywek”. Ponadto, aby skutecznie chronić prawa pracowników sektora, należy stosować rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008⁽¹⁾ (Rzym I) lub konwencję rzymską. Pozwoli to zagwarantować, że pracownicy nie będą pozbawieni przysługującej im ochrony.

1.3. EKES wzywa państwa członkowskie do regularnego aktualizowania krajowych informacyjnych stron internetowych (w miarę możliwości we wszystkich językach UE) w celu informowania przewoźników i kierowców o szczegółowych przepisach mających zastosowanie na szczeblu krajowym, ponieważ są one niezwykle skomplikowane.

1.4. Komitet zachęca państwa członkowskie, by zwiększyły zdolności organów egzekwowania prawa oraz, we współpracy z Europejskim Urzędem ds. Pracy, zapewniły możliwie jak najwięcej wysokiej jakości szkoleń i szerzyły świadomość nowych przepisów.

1.5. EKES apeluje do państw członkowskich, by o wzmoczyły wysiłki na rzecz w pełni cyfrowego egzekwowania przepisów bez korzystania z dokumentów w formie papierowej, i zaleca im wdrożenie międzynarodowego elektronicznego listu przewozowego CMR. Korzystanie z narzędzi cyfrowych ma kluczowe znaczenie dla egzekwowania nowych przepisów i pomaga zrozumieć ruchy w ramach operacji, a tym samym przypadki delegowania. EKES zachęca wszystkie państwa członkowskie i właściwe organy do aktywnego korzystania z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI).

1.6. Komitet apeluje do Komisji Europejskiej i państw członkowskich, by zapewniły płynne przejście na inteligentny tachograf 2, wersja 2, w tym zharmonizowane przejściowe wyłączenia na szczeblu UE. Operatorzy powinni jak najszybciej zainstalować to urządzenie w całej swojej flocie. Biorąc pod uwagę wysokie koszty, EKES zachęca państwa członkowskie i Komisję Europejską do rozważenia wprowadzenia zachęt dla sektora.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6).

1.7. Komitet wzywa państwa członkowskie do korzystania z kontroli opartych na danych, ukierunkowanych na przedsiębiorstwa wielokrotnie dopuszczające się poważnych naruszeń. W związku z tym należy jak najpowszechniej stosować podejście i systemy oparte na ocenie ryzyka.

1.8. EKES proponuje opracowanie aplikacji cyfrowej, która obliczałaby wynagrodzenie delegowanych kierowców w czasie rzeczywistym. Aplikacja ta zmniejszyłaby obciążenie administracyjne pracodawców, zapewniłaby przejrzystość w odniesieniu do przypadków delegowania kierowców, zapewniłaby informacje na temat składników ich wynagrodzeń oraz zwiększyłaby skuteczność egzekwowania przepisów.

1.9. EKES wzywa do utworzenia w ramach ELA komitetu ekspertów, którego cele i kompetencje byłyby takie same jak wcześniejszego, zlikwidowanego Komitetu Ekspertów ds. Delegowania Pracowników.

1.10. Komitet zwraca również uwagę na szczególnie trudną sytuację kierowców z państw trzecich, którzy są szczególnie narażeni na nadużycia. Wzywa wszystkie organy publiczne do podjęcia zdecydowanych działań, by zapewnić równe traktowanie na rynku pracy UE niezależnie od kraju pochodzenia. EKES zaleca Komisji utworzenie anonimowej całodobowej infolinii działającej we wszystkich językach UE, zapewniającej pomoc kierowcom znajdującym się w trudnej sytuacji.

1.11. Komitet podkreśla potrzebę pełnego wykorzystania finansowania z instrumentu „Łącząc Europę”, by tworzyć bezpieczne i chronione parkingi oraz zająć się wyzwaniami związanymi ze zdrowiem psychicznym kierowców.

2. Kontekst

2.1. W 2020 r. opublikowano zestaw przepisów określany mianem „pierwszego pakietu na rzecz mobilności”. W pakiecie tym wprowadzono zmiany w przepisach dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku (rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾), dostępu do zawodu przewoźnika drogowego (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009⁽³⁾) oraz dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009⁽⁴⁾) oraz nowe przepisy szczegółowe (*lex specialis*) dotyczące delegowania kierowców – dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057⁽⁵⁾, w której ustanowiono przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE⁽⁶⁾, i 2014/67/UE⁽⁷⁾ dotycząca delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego.

2.2. Ogólnym celem było stworzenie sprawiedliwego, wydajnego, bezpiecznego i zrównoważonego pod względem społecznym sektora transportu drogowego dzięki ustanowieniu przepisów dotyczących kwestii socjalnych i rynkowych. Ponadto wielokrotnie potwierdzono zobowiązanie do pogłębienia rynku wewnętrznego usług transportu drogowego, z jednej strony, oraz do ochrony praw socjalnych pracowników, z drugiej strony.

2.3. Pakiet na rzecz mobilności opracowano i przyjęto ze względu na rozbieżne warunki konkurencji, takie jak różne struktury kosztów w różnych państwach członkowskich, w tym kwestie dotyczące płac minimalnych, warunki delegowania pracowników oraz możliwość ich zastosowania do mobilnej siły roboczej. Powyższe kwestie w połączeniu z niejasnymi ramami regulacyjnymi sprzyjały zakłócaniu konkurencji przez obchodzenie przepisów, w tym przez nietypowe umowy o pracę i firmy przykrywkowe. Przyczyniały się do tego również rozbieżne interpretacje obowiązujących przepisów w poszczególnych państwach członkowskich, a także trudności w egzekwowaniu przepisów spowodowane między innymi brakiem cyfryzacji i niedoborem pracowników organów ścigania.

(²) Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

(³) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

(⁴) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

(⁵) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49).

(⁶) Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

(⁷) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

2.4. W pakiecie na rzecz mobilności wyraźnie uznano szczególny charakter transportu drogowego (jego wysoce mobilną siłę roboczą, transnarodowy charakter i potrzebę elastycznego planowania), przyjmując specjalne zasady stosowania dyrektywy o delegowaniu pracowników. *Lex specialis* potwierdza ogólną możliwość stosowania dyrektywy do sektora transportu drogowego, wprowadzając jednocześnie szczególne warunki i wyłączenia dla ograniczonej liczby operacji transportowych.

2.5. W praktyce wdrożenie i egzekwowanie tych przepisów może stwarzać trudności. Aby wyegzekwować *lex specialis*, w powiązaniu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957⁽⁸⁾ i dyrektywą 2014/67/UE, należy odpowiednio uwzględnić przepisy rozporządzenia (WE) nr 593/2008 („Rzym I”) lub konwencji rzymskiej, których celem jest zapewnienie, by pracowników nie pozbawiano ochrony przyznanej im na mocy przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy lub od których możliwe jest odstępstwo jedynie na korzyść pracowników. Dyrektywa sięga jeszcze dalej, ponieważ stwierdza się w niej, że to do państw członkowskich należy zapewnienie, by istniały przepisy pozwalające w wystarczający sposób chronić pracowników, którzy nie są rzeczywiście delegowani. Może to obejmować kary, które muszą być skutecznie stosowane.

2.6. Ponadto art. 1 ust. 4 dyrektywy (UE) 2018/957 stanowi, że jeżeli w wyniku całościowej oceny przeprowadzonej w celu ustalenia, czy delegowanie faktycznie ma miejsce, ustalono, że przedsiębiorstwo w sposób oszukańczy stwarza sytuację, w której pracownik jest objęty zakresem stosowania dyrektywy, państwa członkowskie mają obowiązek zapewnić, by pracownik mógł korzystać z odpowiedniego ustawodawstwa i praktyki. Ponadto państwa członkowskie muszą zapewnić, by nie prowadziło to do objęcia danego pracownika warunkami mniej korzystnymi niż te, które mają zastosowanie do pracowników delegowanych. Zatem, ponieważ państwa członkowskie muszą transponować te przepisy do swojego ustawodawstwa krajowego, w różnych systemach prawnych mogą występować różnice w ich stosowaniu.

2.7. W związku z tym skuteczne stosowanie rozporządzenia Rzym I – które zawiera przepisy określające państwo, którego prawo zwykle reguluje indywidualną umowę o pracę – pozostaje ważne, w szczególności w przypadkach, gdy delegowanie nie jest rzeczywiste, a także w celu zapobiegania obchodzeniu prawa zwykłego miejsca pracy. Rozporządzenie Rzym I w pełni stosuje się do sektora transportu drogowego. Potencjalne niestosowanie tego prawa do umowy o pracę, gdy powinno ono być stosowane, sprawia, że niesprawiedliwe warunki występujące w tym sektorze stają się jeszcze bardziej dotkliwe. W przypadku sporu dotyczącego stosowania rozporządzenia (WE) nr 593/2008 odpowiednie organy lub sądy krajowe są właściwe do rozstrzygnięcia go zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE).

2.8. Komisja Europejska opublikowała zestaw pytań i odpowiedzi⁽⁹⁾, który powinien nieco zmniejszyć złożoność przepisów. Pomagają one w prawidłowym i zharmonizowanym stosowaniu przepisów oraz zawierają wyjaśnienia dotyczące rozpoczęcia i zakończenia delegowania w różnych scenariuszach operacji transportowych. Mają one jednak jedynie charakter wskazówek i EKES zaleca osiągnięcie szerokiego konsensusu w ich sprawie. Do dokonywania wiążącej wykładni przepisów UE upoważniony jest jedynie TSUE. Komisja Europejska we współpracy z zainteresowanymi stronami z sektora transportu drogowego finalizuje prace nad podręcznikiem na temat TRACE 2, który przyczyni się do harmonizacji praktyk w zakresie egzekwowania przepisów.

2.9. Biorąc pod uwagę trudności z egzekwowaniem przepisów i wcześniejsze nieskoordynowane wprowadzanie przepisów krajowych w tej dziedzinie, w pakiecie na rzecz mobilności wprowadzono szereg harmonizujących przepisów wykonawczych i ramy na rzecz zacieśnienia współpracy między państwami członkowskimi, w tym rozbudowany mechanizm cyfrowej wymiany informacji. 9 grudnia 2021 r. Komisja przyjęła rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/2179⁽¹⁰⁾ w sprawie funkcji publicznego interfejsu połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) w odniesieniu do delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Oprócz IMI kluczową rolę we wdrażaniu i kontroli przepisów dotyczących delegowania powinny odgrywać tachografy cyfrowe.

⁽⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 16).

⁽⁹⁾ Mobility Package I (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2179 z dnia 9 grudnia 2021 r. w sprawie funkcji publicznego interfejsu połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym w odniesieniu do delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (Dz.U. L 443 z 10.12.2021, s. 68).

2.10. *Lex specialis* przyjęte w ramach pakietu na rzecz mobilności miało zostać transponowane do przepisów krajowych do 2 lutego 2022 r., od którego to dnia stosowane miały być środki krajowe. W połowie lipca 2023 r. Dania i Francja otrzymały od Komisji Europejskiej wezwanie do usunięcia uchybienia w związku z niezapewnieniem pełnej transpozycji dyrektywy, a osiem państw członkowskich (Belgia, Bułgaria, Włochy, Węgry, Malta, Polska, Słowenia i Finlandia) otrzymało (dodatkową) uzasadnioną opinię w związku z niewskazaniem wszystkich środków krajowych, które ich zdaniem odpowiadają poszczególnym obowiązkom nałożonym przez dyrektywę.

2.11. Publikacja oficjalnego sprawozdania Komisji Europejskiej z oceny wdrażania przepisów dotyczących delegowania w sektorze transportu ma nastąpić do 31 grudnia 2025 r.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES uznaje wiodącą rolę transportu drogowego w gospodarce transportowej i gospodarce UE jako całości, zarówno pod względem tworzenia PKB, jak i liczby zatrudnionych osób⁽¹¹⁾. W 2021 r. transport drogowy stanowił jedną czwartą (24,6 %) transportu towarowego w UE. Niemal dwie trzecie przewozów drogowych odbywa się w ramach transportu krajowego, a jedna czwarta – międzynarodowego, natomiast *cross-trade* i transport kabotażowy stanowią 13,3 % całkowitego transportu w UE⁽¹²⁾.

3.2. Przepisy dotyczące delegowania pracowników są niezwykle złożone, co stanowi wyzwanie dla sektora składającego się głównie z małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) (często należących do rodziny i przez nią zarządzanych). 90 % przedsiębiorstw świadczących usługi transportu towarowego zatrudnia mniej niż 10 pracowników i odpowiada za około 30 % obrotów tego sektora. Z tego względu EKES zwraca uwagę na ogólne znaczenie przyjęcia wyważonych, jasnych i egzekwowalnych przepisów, które (i) nie zakłócałyby sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego ani nie wywierałyby niekorzystnego wpływu na poprawę standardów społecznych w sektorze oraz (ii) przynosiłyby wartość dodaną pracownikom, przedsiębiorstwom i konsumentom, nie nakładając na nich niepotrzebnych dodatkowych obciążeń.

3.3. EKES podkreśla, że środki nałożone przez niektóre państwa członkowskie podczas pandemii COVID-19 ograniczyły swobodny przepływ pracowników i towarów na jednolitym rynku i w pewnym zakresie ograniczyły pierwsze miesiące wdrażania przepisów dotyczących delegowania, a także doświadczenia sektora związane z pakietem na rzecz mobilności.

3.4. EKES z zadowoleniem przyjmuje zacieśnienie współpracy między organami państw członkowskich w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących delegowania oraz wprowadzenie cyfrowych narzędzi egzekwowania takich jak moduł IMI dotyczący delegowania. Wydaje się, że IMI funkcjonuje dobrze i jest powszechnie stosowany i akceptowany przez przedsiębiorstwa transportowe; jednak w chwili obecnej tylko 14 państw członkowskich aktywnie z niego korzysta. EKES zaleca, by wszystkie państwa członkowskie i wszystkie odpowiedzialne organy aktywnie wykorzystywały, monitorowały i wymieniały istniejące dane w celu planowania kontroli.

3.5. W związku z tym EKES sugeruje opracowanie aplikacji cyfrowej, która obliczałaby wynagrodzenie delegowanych kierowców w czasie rzeczywistym – i wzywa Komisję do podjęcia inicjatywy w tym zakresie. Istnieje tu również potrzeba zapewnienia przejrzystych danych na temat wynagrodzeń kierowców i ich składników, a także składek na ubezpieczenie społeczne i informacji na temat sposobu ich obliczania, w szczególności tego, które przepisy krajowe zostały zastosowane. Aplikacja taka zmniejszyłaby obciążenie administracyjne pracodawców, ułatwiłaby kontrolę wymaganych warunków pracy kierowców oraz zapewniłaby przejrzystość w odniesieniu do przypadków delegowania kierowców i zwiększyłaby skuteczność egzekwowania przepisów. Ogólnie rzecz biorąc, musi być jasne, w jakich przypadkach mają zastosowanie poszczególne zasady wynagradzania w ramach delegowania. W przypadku gdy zasady są niejasne, istnieje ryzyko wystąpienia nadużyć i nieuczciwej konkurencji.

3.6. EKES zachęca państwa członkowskie do dalszego zacieśniania współpracy w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących delegowania i wspiera działania zmierzające do w pełni cyfrowego egzekwowania przepisów bez korzystania z dokumentów w formie papierowej. Komitet zaleca, by państwa członkowskie wdrożyły elektroniczny międzynarodowy list przewozowy CMR. W ten sposób obciążenie firm – głównie MŚP – i pracowników zostanie zminimalizowane, podobnie jak margines błędów ludzkich. Korzystanie z narzędzi cyfrowych ma kluczowe znaczenie dla egzekwowania nowych przepisów i pomaga zrozumieć ruchy w ramach operacji, a tym samym przypadki delegowania. EKES z zadowoleniem przyjmuje projekt pilotażowy Parlamentu Europejskiego dotyczący inteligentnego egzekwowania przepisów mający na celu stworzenie zestawienia istniejących narzędzi elektronicznych.

(11) W sektorze transportu drogowego w UE bezpośrednio zatrudnionych jest 6 mln osób (Eurostat, 7 lutego 2023 r., <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230207-1>).

(12) Według danych Eurostatu z lipca 2023 r. transport międzynarodowy stanowił jedną czwartą (25,4 %) całkowitego transportu drogowego towarów w UE w 2022 r., a transport krajowy – niemal dwie trzecie (61,3 %) (https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics).

3.7. Współpraca i wymiana informacji między organami jest szczególnie ważna w zwalczaniu zjawiska „firm przykrywek”. EKES dostrzega wyzwanie, jakim jest wykrywanie nadużyć w złożonych strukturach spółek dominujących posiadających spółki zależne, w którym to przypadku niezbędna jest współpraca transgraniczna między organami egzekwowania prawa.

3.8. Komitet zaleca, by państwa członkowskie – z myślą o podniesieniu skuteczności organów kontrolnych i uzupełnieniu ich działań – zwiększyły zdolności organów odpowiedzialnych za kontrolę pojazdów oraz kontrolę sytuacji prawnej i socjalnej kierowców. W niektórych krajach te organy publiczne mają bardzo ograniczone zdolności w zakresie przeprowadzania licznych szeroko zakrojonych i skutecznych kontroli pomimo wysokiego odsetka wykrytych nieprawidłowości. Kontrole wymagają czasu i narzędzi, a także szeroko zakrojonych kampanii edukacyjnych. Należy zapewnić aktualne szkolenia dla odpowiedzialnych organów na wszystkich szczeblach. EKES wzywa państwa członkowskie do korzystania z kontroli opartych na danych wywiadowczych i innych danych, ukierunkowanych na przedsiębiorstwa wielokrotnie dopuszczające się poważnych naruszeń. W tym względzie należy możliwie najpowszechniej korzystać z podejścia opartego na ocenie ryzyka, zgodnie z rozporządzeniami wykonawczymi Komisji (UE) 2022/695⁽¹³⁾ i (UE) 2022/694⁽¹⁴⁾.

3.9. EKES ubolewa, że informacje na temat obowiązujących krajowych przepisów dotyczących delegowania nadal pozostają w dużej mierze niedostępne dla przedsiębiorstw, które podlegają ewentualnym karom w przypadku naruszeń. W związku z tym Komitet wzywa państwa członkowskie do udostępniania i regularnej aktualizacji odpowiednich ustandaryzowanych i łatwo zrozumiałych informacji na temat krajowych przepisów dotyczących delegowania w językach UE. W tym kontekście zalecamy dalsze rozwijanie i finansowanie działań uświadamiających skierowanych do wszystkich uczestników rynku. W związku z tym EKES wzywa Europejski Urząd ds. Pracy do przejęcia inicjatywy w tym zakresie i utworzenia ogólnounijnego pojedynczego punktu kontaktowego, który zapewniłby dostęp do informacji krajowych na temat transpozycji przepisów dotyczących delegowania kierowców, aby pomóc sektorowi – składającemu się w dużej mierze z MSP – w prawidłowym stosowaniu tej mozaiki przepisów.

3.10. EKES ubolewa, że Komitet Ekspertów ds. Delegowania Pracowników, ustanowiony decyzją Komisji 2009/17/WE⁽¹⁵⁾ z dnia 19 grudnia 2008 r., został zlikwidowany. Komitet miał szerokie uprawnienia i szeroki zakres kompetencji. Obiecywano, że zostaną one przekazane Europejskiemu Urzędowi ds. Pracy (ELA), ale jak dotąd nie miało to miejsca. EKES wzywa zatem do utworzenia w ramach kompetencji ELA komitetu ekspertów, którego cele i kompetencje byłyby takie same jak komitetu wcześniej utworzonego przez Komisję, i podkreśla znaczenie współpracy z partnerami społecznymi. Zaleca również wprowadzenie skutecznego mechanizmu składania skarg.

3.11. Ponieważ egzekwowanie przepisów dotyczących delegowania pracowników w transporcie międzynarodowym stanowi złożone wyzwanie administracyjne, w poprzedniej opinii EKES-u⁽¹⁶⁾ podkreślono potrzebę wyjaśnienia i skutecznego egzekwowania tych przepisów. W związku z tym Komitet z zadowoleniem przyjmuje podejmowane wspólnie przez Komisję Europejską, partnerów społecznych z sektora transportu drogowego, organy ścigania i inne zainteresowane strony działania zmierzające do ujednoczenia wykładni przepisów pakietu na rzecz mobilności dzięki opublikowanym pytaniom i odpowiedziom, w szczególności projektowi TRACE 2 dotyczącemu ujednoczenia kontroli. EKES pragnie również zwrócić uwagę na fakt, że zgłoszono szereg wątpliwości dotyczących wspomnianych pytań i odpowiedzi, a także wytycznych w sprawie przepisów dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego, opublikowanych na stronie internetowej Komisji. Zachęca Komisję i państwa członkowskie, aby angażowały partnerów społecznych i inne zainteresowane strony we współpracę w tych kwestiach, co pozwoli zapewnić możliwie największą precyzyjność, przejrzystość i zrozumiałość.

⁽¹³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/695 z dnia 2 maja 2022 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych (Dz.U. L 129 z 3.5.2022, s. 33).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego (Dz.U. L 129 z 3.5.2022, s. 22).

⁽¹⁵⁾ Decyzja Komisji 2009/17/WE z dnia 19 grudnia 2008 r. ustanawiająca Komitet Ekspertów ds. Delegowania Pracowników (Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 26).

⁽¹⁶⁾ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego” [COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)] oraz „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów” [COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)] (Dz.U. C 197 z 8.6.2018, s. 45).

3.12. EKES wzywa Komisję i Europejski Urząd ds. Pracy, by nadal aktywnie wspierały państwa członkowskie i sektor w interpretacji przepisów pierwszego pakietu na rzecz mobilności oraz metod kontroli, w tym wspólnych inspekcji, a także by dzieliły się z partnerami społecznymi wnioskami wyciągniętymi ze wspólnych inspekcji, tak aby można je było uwzględnić w szkoleniach dla kierowców i kierowników. Komitet wzywa również państwa członkowskie do szerokiego wykorzystania wyników wyżej wymienionych projektów w swoich praktykach egzekwowania prawa.

3.13. Tachograf cyfrowy leży u podstaw skutecznych kontroli w transporcie drogowym. W związku z tym EKES z zadowoleniem przyjmuje niedawne wejście w życie inteligentnego tachografu drugiej generacji w wersji drugiej i jest zdania, że tachograf wyposażony w system pozycjonowania w czasie rzeczywistym będzie ostatnim elementem układanki w zapobieganiu zakłóceniom konkurencji. Komitet wzywa Komisję Europejską i państwa członkowskie, by rozważyły wprowadzenie zachęt i specjalnych szkoleń dla przedstawicieli sektora w celu przyspieszenia wdrażania inteligentnych tachografów drugiej generacji.

3.14. EKES ubolewa, że koncepcja wspólnej odpowiedzialności i powiązana kultura przestrzegania przepisów w sektorze transportu pozostają w dużej mierze teorią i wydaje się, że nie są w ogóle egzekwowane. Obecnie w sektorze transportu wykorzystuje się złożone struktury podwykonawstwa, w których silną rolę odgrywają internetowe platformy rynku transportu. EKES podkreśla zatem, że w przypadku naruszenia przepisów należy przeanalizować cały łańcuch transportowy i ocenić na przykład odpowiedzialność nadawców, spedytorów i wykonawców.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES kładzie nacisk na ogromne znaczenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podkreśla, że kwestie bezpieczeństwa, w tym zapobieganie wypadkom oraz ochrona kierowców i innych użytkowników dróg, powinny odgrywać kluczową rolę w podejmowaniu wszelkich decyzji regulacyjnych i operacyjnych.

4.2. Ponadto Komitet podkreśla znaczenie zajęcia się wyzwaniem w zakresie zdrowia psychicznego, przed którymi stoją kierowcy, i wzywa do opracowania strategii i systemów wsparcia promujących i chroniących dobrostan psychiczny kierowców, w tym do uznania stresu, stanów lękowych, depresji i wypalenia zawodowego za faktyczne problemy w tej branży. Wzywa do opracowania programów szkoleniowych koncentrujących się na aspektach związanych ze zdrowiem i bezpieczeństwem.

4.3. EKES podkreśla znaczenie bezpiecznej infrastruktury parkingowej z dostępnymi miejscami zakwaterowania umożliwiającymi odpowiedni odpoczynek. Liczba takich miejsc w całej Europie jest bardzo niewielka, mimo że o potrzebie ich większej dostępności mówi się już od wielu lat. W związku z tym EKES wzywa państwa członkowskie, by w pełni wykorzystywały finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” z myślą o zapewnieniu bezpiecznych i chronionych parkingów.

4.4. Bardzo zauważalny niedobór pracowników hamuje potencjał wzrostu gospodarczego nie tylko w sektorze transportowym, ale także w całej gospodarce UE. Kwestia ta wykracza poza zakres tej analizy, ale jest ważna dla przyszłości sektora.

4.5. EKES pragnie zwrócić uwagę na szczególną sytuację pracowników z państw trzecich. Podkreśla ogromne znaczenie zapobiegania wszelkiej dyskryminacji ze względu na pochodzenie poszczególnych kierowców (np. bariery językowe, bardziej tymczasowe warunki pracy) oraz zapewnienia wszystkim pracownikom w tym sektorze odpowiedniej opieki zdrowotnej i równego traktowania.

Bruksela, dnia 13 grudnia 2023 r.

Oliver RÖPKE

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego