**Pismo poprzedzające zamknięcie sprawy w związku ze skargą zbiorową dotyczącą rzekomego naruszenia przez Niemcy przepisów prawa UE dotyczących swobody świadczenia usług transportu drogowego, ustanowionych w prawie wtórnym w dziedzinie transportu (*delegowanie kierowców i przepisy dotyczące wynagrodzenia minimalnego*) – CPLT(2015)00227**

W 2015 r. Komisja Europejska otrzymała dużą liczbę skarg dotyczących niemieckiej ustawy o ogólnym wynagrodzeniu minimalnym([1]) i jej stosowania do kierowców przedsiębiorstw transportu drogowego mających siedzibę w innych państwach członkowskich. Skargi te zostały zarejestrowane pod numerem referencyjnym CPLT(2015)00227 (wcześniej CHAP(2015)00227)([2]). Komisja potwierdziła otrzymanie skarg, publikując zawiadomienie w dniu 13 marca 2015 r.([3])

W skargach zarzucano, że obowiązujące wówczas niemieckie przepisy krajowe (ustawa regulująca ogólne wynagrodzenie minimalne([4]), jak również przepisy powiązane, takie jak ustawa o delegowaniu pracowników([5]), ustawa o leasingu pracowniczym([6]) i odpowiednie przepisy wykonawcze) naruszały obowiązujące w tym czasie przepisy UE.

W skargach podniesiono kwestię, w jakiej sytuacji pracowników w transporcie należy uznać za „delegowanych" w rozumieniu dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług([7]). Skargi zostały rozpatrzone w kontekście postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego INFR(2015)2100 w związku z nieprzestrzeganiem przez Niemcy prawa Unii([8]). W dniu 19 maja 2015 r. skierowano do Niemiec wezwanie do usunięcia uchybienia, a w dniu 17 czerwca 2016 r. – dodatkowe wezwanie do usunięcia uchybienia.

Od tego czasu ramy prawne dotyczące delegowania kierowców w transporcie drogowym uległy zmianie.

W dniu 1 sierpnia 2020 r. weszła w życie dyrektywa (UE) 2020/1057[9] (zwana dalej „dyrektywą") ustanawiająca przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców

([1]) *Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns („Mindestlohngesetz")* z dnia 11 sierpnia 2014 r. (BGBl. I S. 1348).

([2]) Ze względu na zmianę wewnętrznego systemu rejestracji skarg w Komisji prefiks w numerach referencyjnych uległ zmianie (z CHAP na CPLT). Nie ma to jednak żadnego wpływu na skargę.

([3]) EUR-Lex – 52015XC0313(02) – PL – EUR-Lex (europa.eu).

([4]) Zob. przypis 1.

([5]) *Gesetz über zwingende Arbeitsbedingungen für grenzüberschreitend entsandte und für regelmäßig im Inland beschäftigte Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen ("Arbeitnehmer-Entsendegesetz")* (BGBl. I S. 227).

([6]) *Gesetz zur Regelung der Arbeitnehmerüberlassung ("Arbeitnehmerüberlassungsgesetz")* (BGBl. I S. 1393).

([7]) Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

([8]) Nieprzestrzeganie zasad Traktatu dotyczących swobody świadczenia usług, swobodnego przepływu towarów oraz zasady konieczności i proporcjonalności, a także przepisów dyrektywy 96/71/WE, dyrektywy 2014/67/UE, dyrektywy 2012/34/UE, rozporządzeń (WE) nr 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009, rozporządzenia (WE) nr 1356/96, rozporządzenia (EWG) nr 3921/91, rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, rozporządzenia (WE) nr 593/2008 i decyzji nr 357/2009.

([9]) 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

w sektorze transportu drogowego. Określono w niej, kiedy kierowcę w sektorze transportu drogowego należy uznać za pracownika delegowanego, a kiedy nie, co jest niezbędne do ustalenia, które przepisy mają zastosowanie do jego wynagrodzenia. Państwa członkowskie zobowiązano do transpozycji tej dyrektywy do prawa krajowego do 2 lutego 2022 r.

Niemcy zgłosiły dokonanie pełnej transpozycji dyrektywy w dniu 10 lipca 2023 r. Jako główny akt prawny transponujący dyrektywę Niemcy zgłosiły ustawę regulującą delegowanie kierowców w sektorze transportu drogowego oraz transgraniczne egzekwowanie przepisów dotyczących delegowania([10]). Tą szczegółową ustawą zmieniono przepisy dotyczące delegowania pracowników i wynagrodzenia minimalnego (w szczególności ustawę o delegowaniu pracowników, ustawę o wynagrodzeniu minimalnym, ustawę o leasingu pracowniczym, ustawę o zwalczaniu pracy nierejestrowanej, rozporządzenie w sprawie zgłaszania płacy minimalnej oraz zarządzenie w sprawie dokumentacji wynagrodzenia minimalnego([11])).

Służby Komisji przeprowadziły ocenę wstępną zgłoszonych niemieckich przepisów transponujących dyrektywę (UE) 2020/1057, w której określono różne sytuacje związane z delegowaniem, a także zasady dotyczące rejestracji, dokumentacji i środków kontroli. Wstępnie stwierdzono, że niemieckie przepisy wydają się zgodne z dyrektywą.

W związku z opisanymi zmianami w przepisach UE dotyczących delegowania pracowników w transporcie drogowym oraz pozytywnymi wynikami oceny wstępnej środków transpozycji zgłoszonych przez Niemcy służby Komisji nie planują wnosić, aby Komisja kontynuowała postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego INFR(2015)2100.

Służby Komisji pragną również poinformować skarżących, że Komisja systematycznie bada, czy dyrektywy zostały prawidłowo przetransponowane do prawodawstwa państw członkowskich. Służby Komisji przeprowadzają obecnie szczegółową ocenę tego, czy dyrektywa (UE) 2020/1057 została prawidłowo przetransponowana do prawa krajowego wszystkich państw członkowskich.

Ponadto do końca 2025 r. Komisja powinna dokonać oceny wpływu stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników tej oceny oraz, w stosownych przypadkach, odpowiedni wniosek ustawodawczy. ([12])

Komisja pragnie zatem poinformować skarżących, że zamierza zamknąć skargi zarejestrowane pod numerem CPLT(2015)00227. Jeżeli skarżący posiadają jakiekolwiek nowe informacje, które mogą być istotne dla ponownej oceny przedmiotowej sprawy, są

---

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).

([10]) *Gesetz zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts vom 28 Juni 2023*, BGBl I z dnia 30 czerwca 2023 r., nr 172.

([11]) *Arbeitnehmerentsendegesetz, Mindestlohngesetz, Arbeitnehmerüberlassungsgesetz, Schwarzarbeits-bekämpfungsgesetz, Mindeslohnmeldeverordung, Mindestlohndokumentationspflichtenverordnung*, BGBl I z dnia 30 czerwca 2023 r., nr 172.

([12]) Motyw 41 dyrektywy (UE) 2020/1057, zob. również jej art. 7 ust. 1.

proszeni o przekazanie tych nowych informacji Komisji Europejskiej(MOVE-C1-SECRETARIAT@ec.europa.eu) w terminie czterech tygodni od opublikowania niniejszego zawiadomienia. Jeżeli w ciągu czterech tygodni Komisja nie otrzyma nowych informacji lub jeżeli nowe informacje nie doprowadzą do innej konkluzji, służby Komisji mogą zamknąć sprawę.