

## Pytania i odpowiedzi

w sprawie delegowania kierowców na podstawie dyrektywy (UE) 2020/1057

*OŚWIADCZENIE: Pytania zostały przedłożone przez organy państw członkowskich, które są członkami grupy ekspertów Komisji ds. delegowania kierowców. Odpowiedzi zostały przygotowane przez służby Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) i nie stanowią zobowiązania Komisji Europejskiej. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do dokonywania autorytatywnej wykładni prawa unijnego.*

### I DEFINICJE

#### 1. Co oznaczają pojęcia "nadawcy" i "spedytorzy"?

Terminy "nadawcy" i "spedytorzy" nie zostały zdefiniowane w dyrektywie 2020/1057. Terminy te są jednak powszechnie stosowane w sektorze transportu i w prawodawstwie UE, np. w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008. Z informacji zwrotnych otrzymanych przez Komisję wynika, że rozumienie tych terminów nigdy nie budziło wątpliwości wśród organów ds. transportu drogowego i zainteresowanych stron. Ponieważ pojęcia te są specyficzne dla sektora transportu, jeżeli krajowe organy zatrudnienia potrzebują wyjaśnień dotyczących ich rozumienia, powinny skonsultować się z odpowiednimi organami transportu i uzyskać od nich wszelkie potrzebne informacje.

### II. ZAKRES STOSOWANIA

**2. Czy mając na uwadze, że art. 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057 stanowi, że kierowca wykonujący określone rodzaje przewozów w międzynarodowym transporcie drogowym nie jest uznawany za pracownika delegowanego w rozumieniu dyrektywy 96/71/WE, nie naruszając jedynie art. 2 ust. 1 tej dyrektywy, należy zastosować art. 2 ust. 2 dyrektywy?**

**Czy prawidłowa jest wykładnia, zgodnie z którą w celu ustalenia, czy dany kierowca jest czy nie jest pracownikiem delegowanym, zastosowanie znajduje art. 2 ust. 1 (pracownik delegowany to pracownik, który wykonuje swoją pracę na terytorium państwa przyjmującego przez ograniczony okres czasu), natomiast nie znajduje zastosowania art. 2 ust. 2 dyrektywy 96/71/WE (zgodnie**

**z którym definicja pracownika znajduje zastosowanie zgodnie z prawem państwa członkowskiego, na którego terytorium pracownik jest delegowany)?**

W art. 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057 przewidziano przepisy szczególne dotyczące stosowania art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego. Wynika to w szczególności z motywu 7 oraz art. 1 ust. 1 i 2 dyrektywy (UE) 2020/1057, w których stwierdza się, że są to przepisy szczególne dla tego sektora. Oznacza to, że w przypadkach, gdy kierowca przez ograniczony czas wykonuje swoją pracę na terytorium państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym pracuje, nie należy go uważać za oddelegowanego do wykonywania czynności opisanych w art. 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057.

Ustępy te nie stanowią odstępstwa od art. 2 ust. 2 dyrektywy 96/71; w związku z tym artykuł ten ma nadal pełne zastosowanie w przypadku pracowników delegowanych w sektorze transportu drogowego.

- 3. Dlaczego w art. 1 ust. 7 dyrektywy (UE) 2020/1057 stwierdza się, że kierowca wykonujący przewóz kabotażowy jest uznawany za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE, bez odniesienia do art. 2 ust. 1 tej dyrektywy, inaczej niż w wyżej wymienionych ust. 3-6 ?**

Artykuł 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057 odnosi się do sytuacji, w których kierowca byłby delegowany w związku z zastosowaniem art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE, ale nie jest za takiego uważany ze względu na zastosowanie tych wyjątków. Artykuł 1 ust. 7 odnosi się do sytuacji, w której kierowcę należy uznać za delegowanego, a zatem nie stanowi on wyjątku od art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE.

- 4. Czy państwo członkowskie może włączyć do swoich przepisów wdrażających dyrektywę (UE) 2020/1057, oprócz kierowców będących pracownikami w rozumieniu przepisów przyjmującego państwa członkowskiego, również tych kierowców, którzy nie są zatrudnieni na podstawie tych przepisów, ale osobiście wykonują przewozy drogowe na rzecz przewoźnika na podstawie umów innych niż umowa o pracę (np. umów cywilnoprawnych), do których nie mają zastosowania przepisy krajowe wdrażające dyrektywę 96/71/WE?**

Dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które przyjmują środki wybiegające ponad granice państwowe, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE. Wszyscy inni pracownicy transportu drogowego i kierowcy uczestniczący w różnych rodzajach operacji międzynarodowych, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE, podlegają przepisom tej dyrektywy oraz dyrektywy 2014/67.

Nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie ustanowiły przepisy krajowe mające zastosowanie na ich własnym terytorium, które obejmowałyby inne rodzaje kierowców, do których nie mają zastosowania przepisy krajowe wdrażające dyrektywę 96/71/WE, dyrektywę 2014/67/UE lub dyrektywę (UE) 2020/1057 - takie jak przepisy mające zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy drogowe na podstawie umów niepodlegających krajowym przepisom prawa pracy lub umów o pracę na własny rachunek. Nie byłyby to przepisy wdrażające dyrektywę 96/71/WE, dyrektywę 2014/67/UE lub dyrektywę (UE) 2020/1057, lecz raczej środki krajowe mające zastosowanie do tych innych rodzajów kierowców. Należy zwrócić uwagę, że takie środki, aby były zgodne z zasadą swobody świadczenia usług, musiałyby być stosowane w sposób niedyskryminacyjny, uzasadnione celami interesu publicznego, odpowiednie dla zapewnienia osiągnięcia celu, któremu służą, i nie wykraczać poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- 5. Czy państwo członkowskie może objąć swoimi przepisami również kierowców delegowanych z państw trzecich, w przypadku gdy nie pozostają oni w stosunku pracy z pracodawcą delegującym, a mimo to wykonują przewozy drogowe na rzecz tego pracodawcy na podstawie np. umowy cywilnoprawnej?**

Nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie ustanowiły krajowe przepisy dotyczące delegowania (inspirowane prawodawstwem UE) mające zastosowanie do kierowców delegowanych przez pracodawców prowadzących działalność w państwach trzecich, niezależnie od rodzaju umowy lub stosunku pracy, jaki może łączyć tych kierowców z przedsiębiorstwem prowadzącym działalność w państwie trzecim dokonującym delegowania, oraz pod warunkiem, że przestrzegane są przepisy UE

dotyczące przewozów do i z państw trzecich. Należy jednak pamiętać, że przedsiębiorstwa "delegujące" prowadzące działalność w państwach trzecich nie mogą być traktowane w sposób bardziej korzystny niż przedsiębiorstwa prowadzące działalność w państwie członkowskim, zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE i art. 1 ust. 10 dyrektywy 2020/1057.

**6. Czy delegowanie kierowców podlega warunkom zatrudnienia w przyjmującym państwie członkowskim, które wynikają z art. 3 ust. 1 lit. f) dyrektywy 96/71/WE, dotyczącym środków ochronnych wobec dzieci i młodzieży, również w sytuacji, gdy kierowca musi mieć ukończone 18 lat?**

Tak, wszystkie przepisy dyrektywy 96/71, od których dyrektywa (UE) 2020/1057 nie wprowadza odstępstw, mają zastosowanie do kierowców delegowanych, z zastrzeżeniem przepisów dyrektywy (UE) 2020/1057. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 1 ust. 9 dyrektywy (UE) 2020/1057 warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych lub w układach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych, które na ich terytorium uznano za powszechnie stosowane lub które w inny sposób stosuje się zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, są udostępniane w sposób dostępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz kierowcom delegowanym.

**7. Czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do kierowców pracujących na własny rachunek?**

Artykuł 1 ust. 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 stanowi, że: "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".

Z brzmienia art. 1 ust. 2 wynika, że dyrektywą (UE) 2020/1057 objęci są wyłącznie kierowcy zatrudnieni.

Więcej wyjaśnień na temat sposobu określania stosunku pracy znajduje się w odpowiedzi na pytanie 4 w "Pytaniach i odpowiedziach dotyczących wdrożenia pakietu mobilności nr 1 (część 1)" dostępnych na stronie: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/driving-rest-times\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/driving-rest-times_en)

**8. Czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do działań "na własny rachunek"?**

Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie wyłącza wyraźnie operacji "na własny rachunek" z zakresu jej stosowania. Operacje transportowe na potrzeby własne w odniesieniu do towarów „ muszą być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa" (zob. art. 1 ust. 5 lit. d) ppkt (v) rozporządzenia (WE) nr 1072/2009). Celem dyrektywy (UE) 2020/1057 jest ustanowienie szczegółowych przepisów dla sektora transportu drogowego, co sugeruje, że ma ona zastosowanie wyłącznie do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa.

Operacje transportowe na potrzeby własne w odniesieniu do osób muszą być wykonywane w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osobę fizyczną lub prawną, dla której działalność transportowa jest jedynie działalnością pomocniczą (zob. art. 2 pkt 5 rozporządzenia (WE) nr

1073/2009). Nie dotyczą one operacji wykonywanych przez pracowników przedsiębiorstwa w ramach ich obowiązków zawodowych.

Ogólne przepisy dotyczące delegowania pracowników określone w dyrektywie 96/71/WE mogą mieć zastosowanie do kierowców uczestniczących w operacjach nieobjętych dyrektywą (UE) 2020/1057.

#### **9. Czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do wszystkich pojazdów użytkowych, niezależnie od ich dopuszczalnej masy lub liczby pasażerów?**

Dyrektywa (UE) 2020/1057 ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Należy ją interpretować z uwzględnieniem przepisów unijnych w tym konkretnym sektorze.

Zwolnienie dotyczące dwustronnej działalności transportowej w odniesieniu do pasażerów, określone w art. 1 ust. 4, ma zastosowanie do działalności w zakresie międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Rozporządzenie to ma zastosowanie do międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem przy użyciu pojazdów, które nadają się i są przeznaczone, ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie, do przewozu więcej niż dziewięciu osób, włączając kierowcę.

Ponadto dyrektywa (UE) 2020/1057 wielokrotnie odwołuje się do informacji rejestrowanych na tachografach, które zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 są obowiązkowe wyłącznie w pojazdach, do których stosuje się rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (tj. pojazdów używanych do przewozu towarów, w których dopuszczalna masa całkowita pojazdu, łącznie z przyczepą lub naczepą, przekracza 3,5 tony - lub od 1 lipca 2026 r. 2,5 tony - oraz pojazdów używanych do przewozu osób, które są skonstruowane lub trwale przystosowane do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu).

Należy również przypomnieć, że dyrektywa 96/71/WE ma zastosowanie do każdego ponadnarodowego świadczenia usług obejmującego delegowanie pracowników, niezależnie od sektora gospodarki, którego dotyczy to świadczenie usług - w tym zatem również do sektora transportu drogowego (wyrok z dnia 1 grudnia 2020 r., Federatie Nederlandse Vakbeweging, sprawa C-815/18, EU:C:2020:976, pkt 33). W zakresie, w jakim nie mają zastosowania przepisy szczegółowe ustanowione na mocy dyrektywy (UE) 2020/1057, ogólne przepisy dotyczące delegowania pracowników mogą nadal mieć zastosowanie do przewozu rzeczy lub osób.

#### **10. Czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do państw EOG/EFTA i Szwajcarii?**

**W odniesieniu do EOG/EFTA**, dyrektywa 96/71/WE ma zastosowanie w państwach EFTA/EOG, ponieważ została włączona do Porozumienia EOG, natomiast włączenie dyrektywy (UE) 2020/1057 jest nadal w toku.

**W Szwajcarii**, dyrektywa 96/71/WE ma zastosowanie na mocy Umowy między Unią Europejską a Szwajcarią w sprawie swobodnego przepływu osób. Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie jest częścią tej umowy.

**W Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej**, dyrektywa (UE) 2020/1057 nie ma bezpośredniego zastosowania do kierowców z UE delegowanych do Zjednoczonego Królestwa ani do kierowców ze Zjednoczonego Królestwa delegowanych do UE. W umowie o handlu i współpracy między Zjednoczonym Królestwem a UE określono szczegółowe zasady dotyczące delegowania kierowców.

Kierowców wykonujących kabotaż w Zjednoczonym Królestwie uznaje się za oddelegowanych zgodnie z art. 463 ust. 4 z odniesieniem do art. 463 ust. 2, 463, ust. 4, z odniesieniem do art. 462, ust. 3-7 (dla przewoźników z UE ust. 7) umowie o handlu i współpracy między Wielką Brytanią a UE.

Złagodzenie przepisów zezwalające na nieograniczony kabotaż w Wielkiej Brytanii dla przewoźników z UE (tj. nieograniczony ruch kabotażowy w ciągu 14 dni po przybyciu z towarem w ramach przewozu międzynarodowego), które obowiązuje do 30 kwietnia 2022 r., nie ma wpływu na stosowanie zasad delegowania do przewozów kabotażowych wykonywanych przez przewoźników z UE w Wielkiej Brytanii. Operatorzy będą musieli wywiązywać się z obowiązku składania deklaracji delegowania i wypłacania odpowiedniego wynagrodzenia, gdy ich kierowcy wykonują przewozy kabotażowe w Zjednoczonym Królestwie.

Zgodnie z załącznikiem 31, część A, sekcja 2, art. 3, ust. 3 TCA, kierowcy przewoźników drogowych z siedzibą we wszystkich państwach członkowskich UE, wykonujący przewozy drogowe do/z Wielkiej Brytanii z/do wszystkich państw członkowskich UE, są zwolnieni z zasad delegowania (niezależnie od państwa członkowskiego UE, w którym znajduje się siedziba przewoźnika oraz państwa członkowskiego UE, w którym odbywa się załadunek/rozładunek towarów). Np. kierowca bułgarskiego przewoźnika drogowego przewożącego towary z Niemiec do Zjednoczonego Królestwa lub vice versa jest zwolniony z zasad delegowania.

Przewozy z/do Wielkiej Brytanii do/z krajów trzecich (tj. krajów spoza UE) wykonywane przez przewoźników drogowych z UE nie są objęte Umową o handlu i współpracy między Wielką Brytanią a UE. Art. 1 Sekcji 2 TCA ("delegowanie kierowców") wyraźnie stwierdza, że "Niniejsza sekcja określa wymagania dla przewoźników drogowych z siedzibą na terytorium jednej ze stron, którzy w ramach transportu towarów delegują kierowców na terytorium drugiej strony".

### **III. DEKLARACJA O DELEGOWANIU - PORTAL DELEGOWANIA**

**11. Czy procedura określona w art. 1 ust. 11 lit. c) dyrektywy (UE) 2020/1057, która zobowiązuje przewoźnika do przedłożenia określonych dokumentów za pośrednictwem publicznego interfejsu podłączonego do IMI, jest mechanizmem mającym na celu uzupełnienie informacji w wyjątkowych przypadkach budzących wątpliwości właściwych organów przyjmującego państwa członkowskiego, czy też powinna być uruchamiana za każdym razem, gdy podczas kontroli drogowej zostanie stwierdzony brak deklaracji delegowania?**

Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie zobowiązuje organów państw członkowskich do żądania dodatkowych dokumentów, oprócz deklaracji delegowania i innych dokumentów dostępnych podczas kontroli drogowej, za każdym razem, gdy przeprowadzana jest kontrola zgodności. W każdym przypadku, gdy organy państw członkowskich uznają jednak, że konieczne jest otrzymanie tych dodatkowych dokumentów, korzystają z systemu IMI w celu złożenia odpowiedniego wniosku.

**12. Czy nowy moduł IMI poświęcony delegowaniu kierowców będzie umożliwiał jedynie przesyłanie dokumentów i kierowanie wniosku o pomoc w ich uzyskaniu do właściwego organu w innym państwie członkowskim, w przypadku gdy przedsiębiorca nie wywiąże się z obowiązku ich dostarczenia w terminie 8 tygodni, czy też należy uznać, że cała wymiana**

**informacji i współpraca pomiędzy właściwymi organami w zakresie delegowania kierowców będzie realizowana z wykorzystaniem tego nowego modułu, czy też jeszcze, czy będzie on funkcjonował równoległe z modułem dotyczącym delegowania pracowników i formularzami pytań w obszarach, w których możliwe będzie zadawanie pytań dotyczących określonych sytuacji związanych z delegowaniem kierowców zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2020/1057 (PoW - posting of workers - request for information concerning a posting, PoW – request for information concerning working conditions, PoW – request for information concerning health and safety, PoW - urgent request concerning establishment)?**

Zgodnie z nowym modułem IMI w rzeczywistości najpierw wniosek o wydanie dokumentów jest przedstawiany właściwemu podmiotowi gospodarczemu, a w przypadku gdy podmiot ten nie zastosuje się do niego, dopiero wówczas właściwy organ może zażądać dokumentów od właściwego organu w miejscu prowadzenia działalności.

Jak wskazano w pytaniu 26, istniejące moduły PoW w systemie IMI obejmują wszystkie przypadki PoW, w tym te, które dotyczą delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego, a zatem mogą być wykorzystywane przez właściwe organy krajowe.

**13. Czy obowiązki związane ze składaniem deklaracji delegowania oraz dostarczaniem innych dokumentów za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z systemem IMI mogą być nakładane przez państwa członkowskie również na przewoźników delegujących kierowców**

**z państw trzecich, kierowców pracujących na własny rachunek lub kierowców wykonujących przewozy na innej podstawie niż umowa o pracę (niebędących pracownikami w świetle przepisów przyjmującego państwa członkowskiego)? Jeżeli nie, to czy państwa członkowskie mogą stworzyć własny system zobowiązujący przewoźników z państw trzecich do zgłaszania wszystkich lub niektórych przewozów drogowych na terytorium państwa przyjmującego - dotyczących kierowców zatrudnionych, kierowców pracujących na własny rachunek lub kierowców wykonujących usługi na innej podstawie niż umowa o pracę (niebędących pracownikami w świetle przepisów przyjmującego państwa członkowskiego)?**

Dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do przedsiębiorstw mających siedzibę w państwach członkowskich. Stąd też obowiązki wynikające z tego unijnego aktu prawnego, w tym dotyczące korzystania z interfejsu publicznego, nie mają bezpośredniego zastosowania do podmiotów mających siedzibę w państwach trzecich. Jednakże, jak wskazano w motywach 15, 16 i 17 oraz w art. 1 ust. 10 dyrektywy (UE) 2020/1057, przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwach trzecich nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim. Przestrzeganie zasad delegowania przez operatorów z państw trzecich może być regulowane w drodze dwustronnych lub wielostronnych umów z odpowiednimi państwami trzecimi. Istnieje techniczna i prawna możliwość umożliwienia krajom trzecim korzystania z systemu IMI oraz z publicznego interfejsu połączonego z IMI.

Dyrektywa 96/71/WE ma również zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstw mających siedzibę w państwie członkowskim. Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwach trzecich i wysyłające swoich pracowników w celu świadczenia usług w państwie członkowskim, należy zauważyć, że zgodnie z art. 1 ust. 4 nie mogą one być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim.

Państwa członkowskie mogą również zdecydować się na stworzenie własnych systemów powiadomień przeznaczonych dla operatorów z państw trzecich i kierowców nieobjętych zakresem dyrektywy

2020/1057 lub zastosować system ustanowiony dla pracowników delegowanych na mocy dyrektywy 2014/67.

**14. Biorąc pod uwagę, że art. 1 ust. 11 lit. c) dyrektywy (UE) 2020/1057 zobowiązuje operatorów do przesyłania, na bezpośredni wniosek właściwych organów przyjmującego państwa członkowskiego, kopii określonych dokumentów, w tym między innymi umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG, oraz że wspomniana dyrektywa zostanie uchylona zgodnie z art. 24 dyrektywy (UE) 2019/1152, co należy rozumieć przez "dokument równoważny" z umową o pracę w rozumieniu art. 3 dyrektywy 91/533/EWG? Jakie rodzaje dokumentów organy krajowe muszą uznawać oprócz umowy o pracę?**

Dyrektywa (UE) 2019/1152 uchyli dyrektywę 91/533/EWG ze skutkiem od dnia 1 sierpnia 2022 r. Podczas gdy dyrektywa 91/533/EWG wymienia rodzaje dokumentów, które pracodawca może wykorzystać jako środki informacji w celu wypełnienia obowiązków informacyjnych, dyrektywa (UE) 2019/1152 nie zawiera już takiego wykazu. Dyrektywa (UE) 2019/1152 nie postępuje się już także terminem "równoważny dokument".

Ten oznacza, że każdy dokument (w tym w formie elektronicznej) zawierający informacje wymienione w odpowiednich przepisach dyrektywy (UE) 2019/1152 mógłby być co do zasady akceptowany w kontekście tej dyrektywy. Zob. w tym względzie art. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2019/1152, w których jest mowa o "dokumencie".

Artykuł 3 dyrektywy (UE) 2019/1152 wymaga, aby informacje były przekazywane na papierze lub w formie elektronicznej. W przypadku formatu elektronicznego muszą być spełnione trzy kryteria łączne: (1) informacja jest dostępna dla pracownika, (2) może być przechowywana i drukowana oraz (3) pracodawca zachowuje dowód przekazania lub otrzymania informacji.

W sprawozdaniu grupy ekspertów z 2021 r. w sprawie transpozycji dyrektywy (UE) 2019/1152 <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=738&langId=en&pubId=8410&furtherPubs=yes>

wyjaśniono dodatkowo, na s. 26, że:

*"dostępne dla pracownika" oznacza, że pracownik musi mieć faktycznie nieograniczony dostęp do informacji. Ponadto, jeśli pracownik nie ma dostępu do narzędzi elektronicznych używanych do przekazywania informacji, wyklucza to wykorzystanie tych środków elektronicznych. "Możliwość przechowywania i drukowania" oznacza, że informacja musi być sformatowana w taki sposób, aby umożliwić jej przechowywanie i drukowanie przez pracownika. Nie ma wymogu, aby pracodawca faktycznie je drukował. Obowiązek przechowywania dowodu przekazania lub otrzymania pozwala na wybór jednej lub drugiej metody (lub obu). Dyrektywa nie ustanawia wymogu dostarczania informacji w formie elektronicznej. Kryteria te mają zastosowanie tylko wtedy, gdy pracodawca zdecyduje się na przekazywanie informacji drogą elektroniczną. Jeżeli informacje są przekazywane na papierze, sytuacja jest taka sama jak w dyrektywie w sprawie oświadczeń pisemnych, a mianowicie pracodawca nie ma obowiązku przechowywania dowodu przekazania informacji, chociaż może to leżeć w jego interesie, ponieważ to na nim będzie spoczywał ciężar dowodu, aby wykazać, że wypełnił swój obowiązek (np. podczas kontroli)"*

Jeśli chodzi o przekaz elektroniczny, nie ma również wymogu przesyłania informacji w formie uwierzytelnionej. Wysłany e-mail powinien być wystarczający, o ile pracodawca może go zachować. Możliwe są również inne sposoby przekazywania informacji drogą elektroniczną niż e-mail."

**15. Co z innymi istniejącymi krajowymi stronami internetowymi (np. SIPSI (FR), MILOG (DE), MELDLOKET (NL))? Czy przewoźnicy powinni nadal z nich korzystać w celu delegowania kierowców transportu drogowego? Co z istniejącymi deklaracjami delegowania złożonymi za pośrednictwem tych systemów, które są ważne po dniu 2 lutego 2022 r.?**

Z dniem 2 lutego 2022 r. portal UE dla deklaracji delegowania w transporcie drogowym staje się jedynym obowiązkowym systemem, z którego przewoźnicy muszą korzystać, aby przesyłać deklaracje przy delegowaniu kierowców do dowolnego państwa członkowskiego UE i Zjednoczonego Królestwa. Począwszy od tej daty państwa członkowskie nie będą mogły wymagać od przewoźników prowadzących działalność w innych państwach członkowskich UE lub w Zjednoczonym Królestwie korzystania z ich krajowych systemów/stron internetowych w celu zgłoszenia delegowania.

Krajowe strony internetowe/systemy zgłaszania delegowania, takie jak SIPSI, MILOG, LIMOSA, MELDLOKET, UTIK, LSDB, nie powinny być już używane po 2 lutego 2022 r., jeśli chodzi o delegowanie kierowców w transporcie drogowym, które wchodzi w zakres dyrektywy 2020/1057.

**16. Czy przewoźnicy z państw trzecich delegujący kierowców do UE muszą składać deklaracje delegowania do państwa członkowskiego UE za pośrednictwem portalu zgłoszeń delegowania?**

Stosowanie przepisów dotyczących delegowania do operatorów z państw trzecich jest kwestią krajową, a zatem każde państwo członkowskie samo decyduje, jakie przepisy powinny mieć zastosowanie. Dlatego też operatorzy z państw trzecich nie mają obowiązku składania swoich deklaracji delegowania za pośrednictwem portalu UE. Jak dotąd portal ten jest dostępny jedynie dla operatorów mających siedzibę w UE i w Zjednoczonym Królestwie.

W praktyce oznacza to, że operatorzy z państw trzecich będą musieli nadal przestrzegać różnych wymogów krajowych obowiązujących w państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą na przykład wymagać od podmiotów z państw trzecich, aby nadal składały deklaracje o delegowaniu za pośrednictwem swojej krajowej strony internetowej (np. SISPSI, MILOG itp.).

**17. Co z przypadkami obsady kilkuosobowej, czy operator powinien złożyć deklarację delegowania dla obu kierowców? Co w przypadku, gdy jeden z kierowców nie prowadzi pojazdu w danym państwie członkowskim? Co najważniejsze, czy wszystkie dokumenty (odcinki wypłaty, dowody płatności itp.) będą wymagane dla kierowcy niezaangażowanego w prowadzenie pojazdu w przypadku, gdy operacja transportowa objęta delegowaniem jest wykonywana w systemie wieloosobowym?**

Tak, w przypadku obsady kilkuosobowej należy złożyć jedną deklarację delegowania dla każdego kierowcy. Wynika to z faktu, że nawet jeśli kierowcy prowadzą pojazd w sytuacji obsady wieloosobowej, ich deklaracje są niezależne.

Oznacza to, że operator może wpisać te same informacje (daty, rodzaje operacji i numery rejestracyjne) na obu deklaracjach. Możliwe jest również wpisanie różnych informacji dla każdego kierowcy, jeżeli na przykład operator wie, że jeden z kierowców będzie delegowany na dłuższy okres czasu do danego państwa członkowskiego.



Jeżeli jeden z kierowców nie prowadzi pojazdu, kierowca ten jest nadal delegowany, dopóki pracuje lub pozostaje do dyspozycji pracodawcy. Musi on zatem posiadać deklarację delegowania na czas delegowania na terytorium państwa członkowskiego.

Dokumenty, które należy dostarczyć, będą zależeć od tego, czy organ przyjmujący wyśle wniosek o dokumenty dla jednego kierowcy, czy dla obu.

#### **IV. KONTROLE W MIEJSCU DROGOWYM I NA TERENIE PRZEDSIĘBIORSTW**

**18. Czy nowe wymogi art. 2 pkt 13 dyrektywy (UE) 2020/1057, nakładające obowiązek przeprowadzania kontroli na terenie przedsiębiorstw i kontroli drogowych w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy w odniesieniu do średniego maksymalnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE, obejmują również przeprowadzanie kontroli w odniesieniu do odstępstw od art. 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE określonych w art. 8 tej dyrektywy, o ile takie odstępstwa zostały wdrożone w układach zbiorowych między partnerami społecznymi?**

W sprawie kontroli drogowych, nowy ust. 6 części A załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE (wprowadzony art. 2 ust. 13 lit. a) ppkt (iii) dyrektywy 2020/1057) zobowiązuje państwa członkowskie do uwzględnienia następujących kwestii przy przeprowadzaniu kontroli drogowych:

" przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli."

Artykuł 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE stanowi, że "(...) maksymalny tygodniowy czas pracy może być przedłużony do 60 godzin jedynie wówczas, gdy w ciągu czterech miesięcy nie została przekroczona średnia 48 godzin na tydzień (...)"

Artykuł 8 dyrektywy 2002/15/WE zezwala na odstępstwa od art. 4, pod warunkiem, że odstępstwa te nie mogą skutkować ustanowieniem dłuższego okresu referencyjnego niż sześć miesięcy dla obliczania średniego tygodniowego czasu pracy wynoszącego czterdzieści osiem godzin.

Biorąc pod uwagę, że zgodnie z art. 36 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 kierowcy są zobowiązani do okazywania wykresówek tylko za bieżący dzień i za poprzednie 28 dni (od dnia 31 grudnia 2024 r. ramy czasowe zostaną wydłużone do 56 dni), a obecna technologia (tj. obecne tachografy i nadchodzący inteligentny tachograf w wersji 2) nie pozwala na dostęp na drodze do danych dotyczących czasu pracy dla wystarczająco długich okresów, inspektorzy drogowi nie mogą sprawdzić zgodności z wymogiem średniego czasu pracy w okresie rozliczeniowym obejmującym 4 lub 6 miesięcy. W związku z tym, przy obecnych ograniczeniach technologicznych i regulacyjnych, zgodność ze średnim czasem pracy w okresie ustalonym w art. 4 lub dłuższych okresach ustalonych w krajowych środkach przyjętych zgodnie z art. 8 dyrektywy 2002/15/WE nie może być sprawdzana przez inspektorów drogowych, którzy w tych okolicznościach mogą jedynie kontrolować zgodność z maksymalnym tygodniowym czasem pracy wynoszącym 60 godzin i z przerwami w pracy.

Inspektorzy drogowi mogą również kontrolować przestrzeganie innych tygodniowych czasów pracy, które mogły zostać określone jako odstępstwa od art. 4, przyjętych zgodnie z art. 8 dyrektywy, takich jak np. przestrzeganie krótszych maksymalnych tygodniowych czasów pracy, o ile technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.

W sprawie kontroli na terenie obiektów, nowy ust. 4 w części B załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE (wprowadzony art. 2 ust. 13 lit. b) ppkt (i) dyrektywy (UE) 2020/1057) zobowiązuje państwa członkowskie do uwzględnienia następujących kwestii podczas przeprowadzania kontroli na terenie obiektów:

" 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".

Po pierwsze, ten nowy przepis wyraźnie wymaga sprawdzenia średniego tygodniowego czasu pracy. Można zatem założyć, że obejmuje to również wszelkie potencjalne odstępstwa od okresu rozliczeniowego na mocy art. 8.

Po drugie, biorąc pod uwagę, że w przepisie tym nie dodano żadnych innych warunków związanych z możliwościami technologicznymi, należy rozumieć, że podczas kontroli na terenie zakładu kontrole muszą obejmować również odstępstwa od art. 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE określone w art. 8 tej samej dyrektywy, o ile odstępstwa te zostały wdrożone zgodnie z warunkami określonymi w tym przepisie.

**19. Czy możliwe jest ustanowienie krajowego systemu, w którym partnerzy społeczni, a nie organy państwa członkowskiego, przeprowadzają kontrole przestrzegania art. 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE w tych sytuacjach, w których partnerzy społeczni w drodze układów zbiorowych zdecydowali o odstępstwach zgodnie z art. 8 wspomnianej dyrektywy, wykonując w tych przypadkach art. 2 ust. 13 dyrektywy (UE) 2020/1057?**

Artykuły 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE zobowiązują państwa członkowskie do "podjęcia niezbędnych środków" w celu zapewnienia zgodności z przepisami określonymi w tych artykułach.

Ponadto art. 2 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE wymaga, aby państwa członkowskie zorganizowały system odpowiednich i regularnych kontroli prawidłowego i spójnego wdrażania przepisów, zarówno na drogach, jak i na ich terenie. W ust. 2 tego artykułu określono, że państwa członkowskie muszą zapewnić upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych odpowiednie uprawnienia, aby umożliwić im prawidłowe wywiązywanie się z obowiązków kontrolnych zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy.

Pod warunkiem zapewnienia zgodności z powyższymi artykułami nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie zaangażowały partnerów społecznych w kontrole ustanowione w dyrektywie 2002/15/WE w stosownych przypadkach, na przykład w obszarach, w których zastosowanie mają układy zbiorowe przyjęte zgodnie z art. 8 tej dyrektywy.

Dlatego też państwa członkowskie mogą ustanowić krajowy system, w którym właściwe organizacje partnerów społecznych przeprowadzają kontrole dotyczące zgodności z art. 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE w sytuacjach, w których partnerzy społeczni, w drodze układów zbiorowych, zdecydowali o odstępstwach zgodnie z art. 8 wspomnianej dyrektywy.

Ponadto, zgodnie z art. 10 ust. 4 dyrektywy 2014/67, w państwach członkowskich, w których zgodnie z prawem krajowym lub praktyką krajową ustalanie warunków zatrudnienia pracowników delegowanych, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, a w szczególności minimalnych stawek płacy, w tym czasu pracy, pozostawiono partnerom społecznym, mogą oni na odpowiednim szczeblu i z zastrzeżeniem warunków określonych przez państwa członkowskie monitorować również stosowanie odpowiednich warunków zatrudnienia pracowników delegowanych, pod warunkiem że zagwarantowany jest odpowiedni poziom ochrony równoważny z poziomem wynikającym z dyrektywy 96/71/WE i niniejszej dyrektywy.

Należy również zauważyć, że zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE państwa członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. W tym celu państwa członkowskie mogą wyznaczyć organ odpowiedzialny za koordynację działań podejmowanych na mocy art. 4 i 6, dotyczących kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw. Komisja i inne państwa członkowskie muszą być o tym poinformowane.

**20. Czy art. 1 ust. 11 ostatni akapit dyrektywy (UE) 2020/1057 należy interpretować w ten sposób, że w trakcie kontroli drogowej możliwe jest ustalenie, czy kierowca jest uznawany za pracownika delegowanego, wyłącznie na podstawie kontroli dowodów dotyczących przewozów w międzynarodowym transporcie drogowym (dokumenty przewozowe) i zapisów tachografu? Jeśli tak, to czy państwa członkowskie mogą podczas tych kontroli drogowych sprawdzać oprócz wyżej wymienionych dokumentów również inne dokumenty, które nie zostały wymienione w tym przepisie?**

Artykuł 1 ust. 11 ostatni akapit dyrektywy (UE) 2020/1057 należy rozumieć w ten sposób, że w celu ustalenia, czy kierowca nie jest uznawany za delegowanego zgodnie z ust. 3 i 4 tego artykułu, organy kontrolne państw członkowskich mogą jedynie nałożyć na kierowcę obowiązek przechowywania i udostępniania na żądanie podczas kontroli drogowej dowodów dotyczących odpowiednich przewozów międzynarodowych oraz zapisów tachografu.

Organy kontrolne państw członkowskich nie mogą wymagać od kierowcy podczas kontroli drogowej innych dokumentów oprócz tych wyraźnie wymienionych w art. 1 ust. 11 lit. b) dyrektywy 2020/1057 w celu stwierdzenia zgodności z przepisami dotyczącymi delegowania kierowców. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy wykonawczej 2014/67/UE, w art. 1 ust. 11 dyrektywy 2020/1057 przewidziano zamknięty wykaz wymogów administracyjnych i środków kontroli, które państwa członkowskie mogą nakładać na przedsiębiorców i kierowców w odniesieniu do sprawdzania zgodności z przepisami dotyczącymi delegowania.

**21. Czy podczas kontroli drogowej konieczne jest każdorazowe sprawdzenie dokładnego stosunku prawnego między kierowcą a przedsiębiorstwem transportu drogowego działającym jako jego pracodawca, w tym ustalenie, czy między kierowcą a przewoźnikiem istnieje stosunek pracy?**

Nie, dyrektywa (UE) 2020/1057 nie nakłada obowiązku sprawdzania na drodze rodzaju stosunku pracy/umowy pomiędzy kierowcą a przedsiębiorstwem delegującym. Podczas kontroli drogowej nie żąda się od kierowców przedstawienia dokumentów i informacji innych niż te, które określono w art. 1 ust. 11 lit. b) dyrektywy (UE) 2020/1057.

Należy jednak zauważyć, że deklaracja delegowania powinna już zawierać datę rozpoczęcia umowy o pracę kierowcy oraz prawo mające do niej zastosowanie, zgodnie z art. 11 lit. a) ppkt (iv) dyrektywy 2020/1057. Istnienie deklaracji delegowania stanowi już zatem oświadczenie przedsiębiorstwa transportowego o istnieniu stosunku pracy.

Zob. odpowiedź na pytanie 11.

**22. Czy kontrole drogowe związane z delegowaniem kierowców powinny być co do zasady ustalane na miejscu, w szczególności w odniesieniu do tego, czy kierowca jest czy nie jest pracownikiem delegowanym zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2020/1057 i art. 2 dyrektywy 96/71/WE?**

Zob. odpowiedzi na pytania 19 i 20.

## V. SANKCJE I KARY

**23. Czy art. 5 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 należy interpretować w ten sposób, że zobowiązuje on państwa członkowskie do ustanowienia systemu szczególnych sankcji wobec nadawców, spedytorów, przedsiębiorców i podwykonawców, którzy jako główni wykonawcy (sami będąc przedsiębiorstwami transportowymi lub nie) zlecają wykonanie transgranicznych usług transportowych przedsiębiorstwom transportowym (które w związku z tym działają jako wykonawcy lub podwykonawcy ich głównego wykonawcy)?**

Cel art. 5 dyrektywy 2020/1057 dotyczący sankcji i kar został określony w motywie 39, zgodnie z którym "Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami pewnych szczególnych przepisów dotyczących delegowania i ponoszą konsekwencje wszelkich naruszeń tych przepisów, których się dopuszczają. Jednakże, aby zapobiec nadużyciom ze strony przedsiębiorstw zlecających usługi transportowe przewoźnikom drogowym, państwa członkowskie powinny również ustanowić jasne i przewidywalne przepisy dotyczące sankcji wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców w przypadkach, gdy wiedzieli oni lub w świetle wszystkich istotnych okoliczności powinni byli wiedzieć, że zlecane przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem szczególnych przepisów dotyczących delegowania." Art. 5 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 stanowi, że "państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 1, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecane przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem tych przepisów." W związku z powyższym art. 5 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia systemu szczególnych sankcji dotyczących nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, którzy zlecają przedsiębiorstwom transportowym wykonanie transgranicznych usług transportowych, jeżeli te usługi transportowe wiążą się z naruszeniem przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 1.

**24. Poza przykładem zbyt niskiej ceny, jakie inne okoliczności lub kryteria można uznać za pozwalające na stwierdzenie, że wymienieni wyżej nadawcy, spedytorzy, wykonawcy i podwykonawcy wiedzieli lub powinni byli wiedzieć, że zlecane przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem tych przepisów?**

Prawodawca unijny ustanowił, że odpowiednie podmioty w łańcuchu operacji transportowych powinny być odpowiedzialne, pod pewnymi warunkami, za przestrzeganie zasad ustanowionych w art. 1 dyrektywy 2020/1057, jak wskazano w motywie 39. Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy okoliczności obciążające dotyczą rzeczywistej wiedzy lub obowiązku posiadania wiedzy przez właściwe podmioty łańcucha operacji transportowych, że zlecane przez nie usługi transportowe wiążą się z naruszeniem odpowiednich przepisów dyrektywy.

Okoliczności, w których należy uznać, że te podmioty wiedzą lub mają obowiązek wiedzieć, że zlecane przez nie usługi transportowe wiążą się z naruszeniami tych przepisów, należy ustalić na podstawie kryteriów określonych w prawie krajowym.

**25. Czy możliwe jest nałożenie kary za niezłożenie oświadczenia o delegowaniu do państwa, do którego kierowca jest delegowany, bez zbadania, czy istnieje stosunek pracy między kierowcą a przedsiębiorstwem transportu drogowego zgodnie z przepisami przyjmującego**

**państwa członkowskiego, w przypadku gdy dokumenty przewozowe i zapisy tachografu wskazują, że dany przewóz drogowy podlega przepisom dyrektywy (UE) 2020/1057?**

Nałożenie kary za niezłożenie deklaracji delegowania zależy od struktury krajowego systemu kar, który leży w gestii państw członkowskich. System kar ustanawia się zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057. W dyrektywie tej nie określono, na którym etapie kontroli zgodności nakłada się karę. Należy jednak zauważyć, że system IMI oraz interfejs publiczny połączony z systemem IMI zostały zaprojektowane w taki sposób, aby ułatwić organom kontrolnym gromadzenie pełnego zestawu informacji, w tym umowy o pracę lub równoważnego dokumentu, niezbędnych do stwierdzenia naruszenia zasad delegowania. Należy zwrócić uwagę, że właściwe organy państw członkowskich, w których miało miejsce delegowanie, mogą zwrócić się do operatora z wnioskiem o udostępnienie umowy o pracę zgodnie z art. 1 ust. 11 lit. c) dyrektywy (UE) 2020/1057.

**26. Czy za pośrednictwem nowego modułu systemu IMI poświęconego delegowaniu kierowców będzie można przysyłać do właściwych organów innych państw członkowskich wnioski o wszczęcie postępowania w sprawie odzyskania środków dotyczących kar grzywny nałożonych na przedsiębiorstwa transportu drogowego lub wszelkie stosowne powiadomienia? Jeżeli nie, czy takie wnioski będą przesyłane za pośrednictwem istniejącego modułu systemu IMI poświęconego delegowaniu pracowników? (formularze: PoW - jednolity instrument - wniosek o powiadomienie o decyzji oraz PoW - jednolity instrument - wniosek o odzyskanie kary i/lub grzywny)?**

W ramach nowego modułu w systemie IMI opracowanego na potrzeby dyrektywy (UE) 2020/1057 zakres wymiany informacji został określony w art. 1 ust. 11 lit. c) dyrektywy, tj. moduł ten jest wykorzystywany do wymiany dokumentów, o których mowa w dyrektywie, a nie do innych czynności wykraczających poza zakres tej wymiany.

Jeżeli chodzi o istniejący moduł delegowania pracowników (PoW) w systemie IMI, obejmuje on wszystkie przypadki delegowania pracowników, w tym delegowania kierowców; można zatem stosować wnioski o udzielenie informacji, w tym wniosek o powiadomienie o decyzji oraz wniosek o odzyskanie kary lub grzywny.

Pełny wykaz pytań w ramach modułu IMI "Delegowanie pracowników" można znaleźć tutaj: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/library/question\\_sets\\_forms/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/library/question_sets_forms/index_en.htm)