



Pytania i odpowiedzi
w sprawie delegowania kierowców na podstawie dyrektywy (UE)
2020/1057
w kontekście transportu towarowego¹

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Niniejszy przewodnik został przygotowany przez służby Komisji i nie jest dla Komisji Europejskiej wiążący. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest upoważniony do interpretowania prawa Unii w wiążący sposób.

KRYTERIA OGÓLNE
określające, kiedy kierowca jest pracownikiem delegowanym na podstawie
dyrektywy (UE) 2020/1057

W dyrektywie (UE) 2020/1057² (zwanej również „dyrektywą”) ustanowiono szczegółowe przepisy w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE³ i dyrektywy 2014/67/UE⁴, które są aktami ustawodawczymi dotyczącymi delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Dokonano w niej rozróżnienia między poszczególnymi rodzajami przewozów, do których powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące delegowania, oraz takimi, do których przepisy dotyczące delegowania nie powinny mieć zastosowania. Ogólnym kryterium takiego rozróżnienia jest stopień powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego⁵.

Dokładniej z dyrektywy (UE) 2020/1057 wynika, że kierowcy wykonujący przewozy w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym pracodawca kierowcy ma siedzibę, **są delegowani** przy wykonywaniu następujących przewozów:

¹ Niniejszy przewodnik odnosi się wyłącznie do pytań i odpowiedzi dotyczących delegowania kierowców w kontekście transportu drogowego towarów. Na ten sam temat, w odniesieniu do przepisów dotyczących przewozu osób, zostanie przygotowany inny zestaw pytań i odpowiedzi.

² 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).

³ 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).

⁴ 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 (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

⁵ Motyw 9 dyrektywy (UE) 2020/1057: „Wyważone przepisy sektorowe dotyczące delegowania powinny być oparte na istnieniu wystarczającego powiązania między kierowcą a świadczoną usługą oraz terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Aby ułatwić egzekwowanie tych przepisów, należy dokonać rozróżnienia między poszczególnymi rodzajami przewozów, zależnie od stopnia powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego”.

- 1) **przewozy typu cross-trade**⁶ – rozumiane jako przewozy wykonywane pomiędzy dwoma państwami członkowskimi lub pomiędzy państwem członkowskim a państwem trzecim, z których żadne nie jest państwem siedziby⁷ przedsiębiorcy wykonującego te przewozy;
- 2) **przewozy kabotażowe** – rozumiane jako przewozy krajowe zarobkowe wykonywane czasowo na terytorium państwa członkowskiego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę w innym państwie członkowskim⁸.

Kierowcy **nie** uznaje się za pracownika **delegowanego**, gdy wykonuje:

- 1) **międzynarodowe przewozy dwustronne**⁹ – rozumiane jako przewozy wykonywane na podstawie umowy przewozowej z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę (państwo członkowskie siedziby), do innego państwa członkowskiego lub do państwa trzeciego albo z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby;
- 2) **ograniczone dodatkowe czynności załadunku lub rozładunku**¹⁰ (tj. przewozy typu cross-trade, jak opisano powyżej) wykonywane w kontekście przewozów dwustronnych w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża kierowca;
- 3) **tranzyt**¹¹ przez terytorium państwa członkowskiego bez wykonywania jakiegokolwiek czynności załadunku lub rozładunku;
- 4) **początkowy lub końcowy odcinek przewozu kombinowanego**¹², zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Rady 92/106/EWG¹³, w przypadku gdy odcinek drogowy sam w sobie stanowi międzynarodowy przewóz dwustronny.

OBOWIĄZKI ADMINISTRACYJNE przewoźnika przed delegowaniem, w trakcie delegowania i po delegowaniu

W art. 1 ust. 11 i 12 dyrektywy (UE) 2020/1057 określono wymogi administracyjne, które przewoźnicy muszą spełnić, aby udowodnić przestrzeganie przepisów dotyczących delegowania kierowców.

Przed delegowaniem przewoźnik:

- składa zgłoszenie delegowania organom państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany;
- najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania;
- przy użyciu wielojęzycznego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI).

⁶ Określane w motywach 12 i 13 dyrektywy jako „przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne”.

⁷ Państwo członkowskie siedziby zostało zdefiniowane w art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

⁸ Przewozy kabotażowe odnoszące się do transportu towarowego określono w dyrektywie w odniesieniu do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

⁹ Motyw 10 i art. 1 ust. 3 i 4 dyrektywy (UE) 2020/1057.

¹⁰ Art. 1 ust. 3 akapit trzeci dyrektywy (UE) 2020/1057.

¹¹ Motyw 11 i art. 1 ust. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057.

¹² Motyw 12 i art. 1 ust. 6 dyrektywy (UE) 2020/1057.

¹³ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

Treść zgłoszenia delegowania:

1. tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny;
2. dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczone są usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;
3. tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
4. data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;
5. przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
6. numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;
7. świadczone usługi transportowe (np. przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy).

W trakcie delegowania przewoźnik:

- zapewnia, aby kierowca dysponował następującymi dokumentami:
 - zgłoszenie delegowania w postaci papierowej lub elektronicznej;
 - dowody potwierdzające wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR);
 - zapisy tachografu (w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca wykonywał przewozy).

Po delegowaniu przewoźnik:

- nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od otrzymania wniosku przyjmującego państwa członkowskiego, przesyła za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI żądane dokumenty, takie jak:
 - zapisy tachografu;
 - listy przewozowe;
 - dokumentacja dotycząca wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania;
 - umowa o pracę;
 - ewidencja czasu pracy kierowców;
 - dowód zapłaty wynagrodzenia kierowcy.











Organy państw członkowskich nie mogą nakładać na przewoźników żadnych dodatkowych wymogów administracyjnych poza określonymi w dyrektywie, w celu sprawdzenia zgodności z jej przepisami.

SCENARIUSZE PRZEWOZÓW

W poniższych sekcjach wyjaśniono i zilustrowano, w jaki sposób przepisy dotyczące delegowania mają zastosowanie w różnych scenariuszach przewozów:

- I. PRZEWOZY DWUSTRONNE
- II. PRZEWOZY TYPU CROSS-TRADE
- III. PRZEWOZY KABOTAŻOWE
- IV. TRANZYT
- V. PRZEJAZD BEZ ŁADUNKU

Legenda:

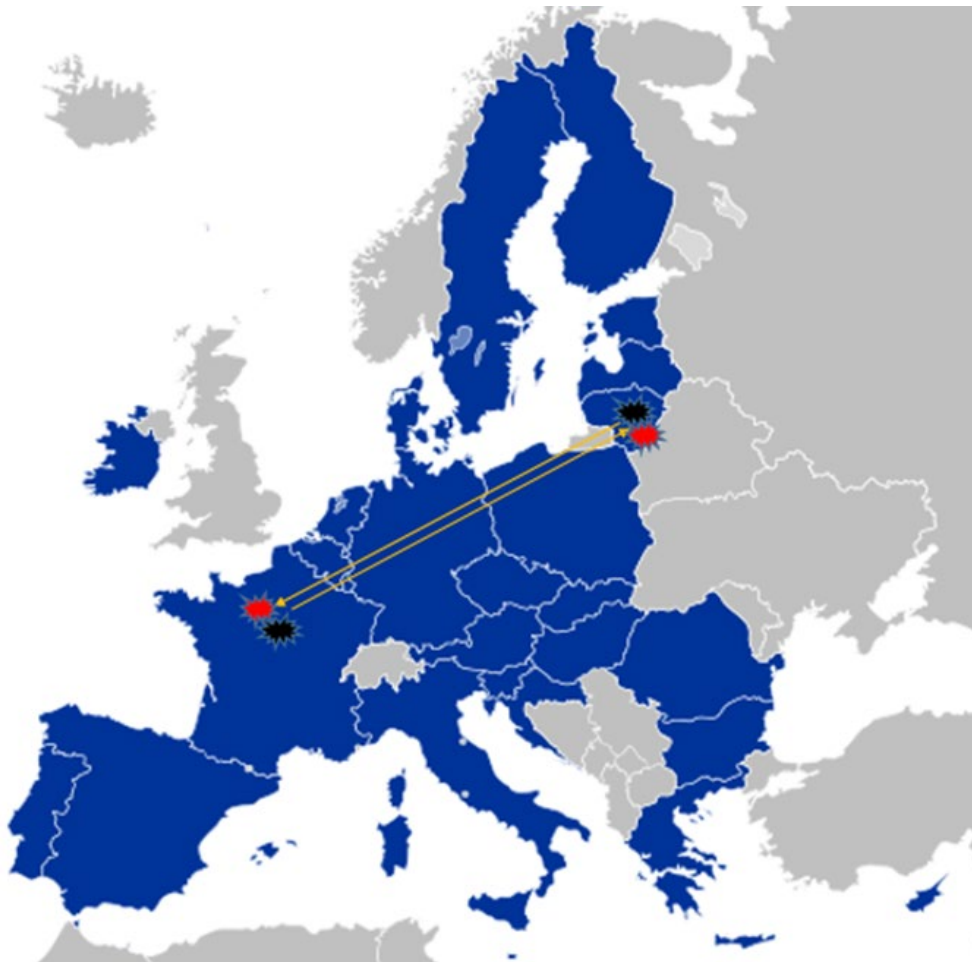
-  Rozpoczęcie transportu i załadunek
-  Rozładunek i koniec transportu
-  Załadunek podczas pierwszej dodatkowej czynności
-  Rozładunek podczas pierwszej dodatkowej czynności
-  Załadunek podczas drugiej dodatkowej czynności
-  Rozładunek podczas drugiej dodatkowej czynności
-  Przewozy dwustronne
-  Dodatkowy przewóz objęty odstępstwem
-  Przewóz nieobjęty odstępstwem
-  Tranzyt / przejazd bez ładunku

I. PRZEWOZY DWUSTRONNE

1. Jakie międzynarodowe przewozy dwustronne są objęte odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania?

Scenariusz 1: dwa przewozy dwustronne

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) prowadzi pełną ciężarówkę towarów z Wilna (LT) do Paryża (FR). Kierowca rozładowuje wszystkie towary w Paryżu. Następnie, w drodze powrotnej, kierowca ładuje towary w Paryżu, aby dostarczyć je do Wilna (LT).



Wniosek: Kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne: jeden z LT (państwo członkowskie siedziby) do FR (państwo przyjmujące) i drugi powrotny z FR do LT. W związku z tym kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania podczas całej podróży.

Scenariusz 2: przewozy dwustronne z trzema miejscami rozładunku

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) ładuje całą ciężarówkę towarami w Wilnie (LT). Kierowca jedzie następnie do Berlina (DE) i rozładowuje 1/3 towarów, a następnie do Antwerpii (BE), aby rozładować kolejną 1/3 towarów. Następnie kierowca kontynuuje jazdę do Lyonu (FR) i rozładowuje pozostałą 1/3 towarów.

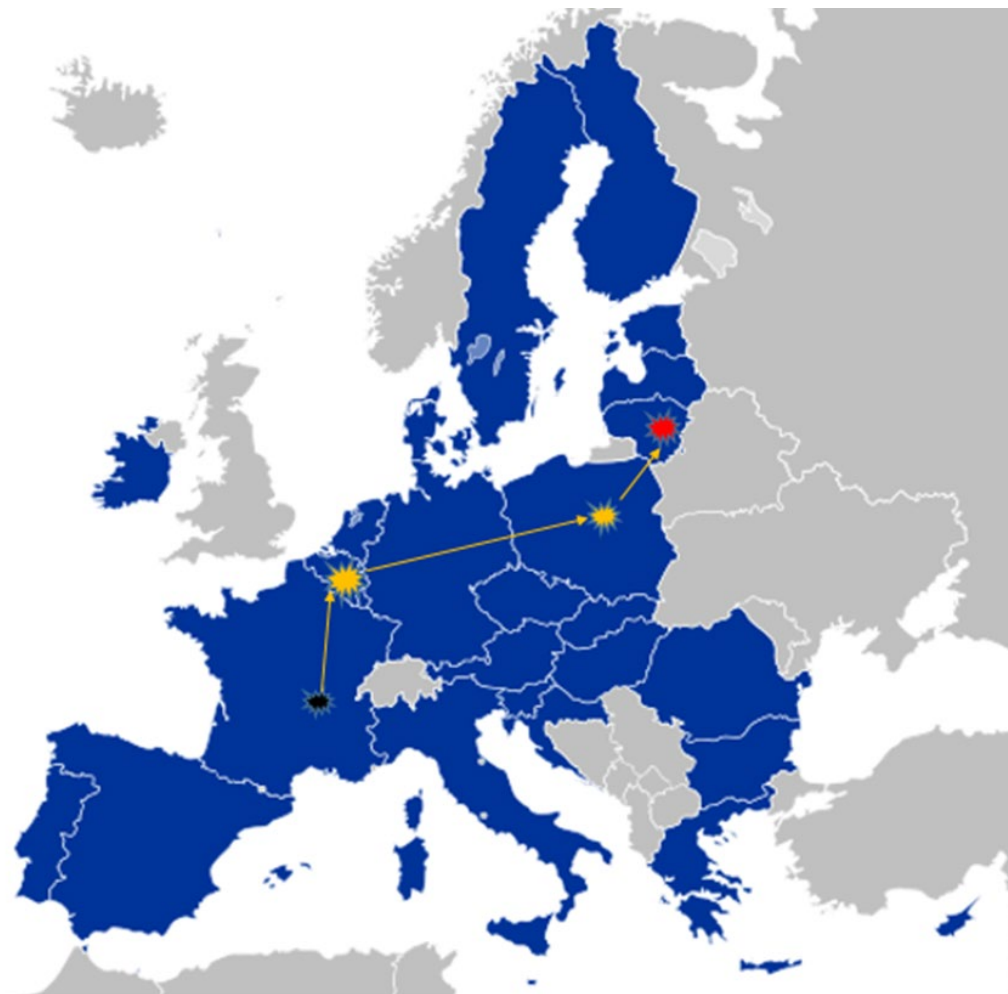


Wniosek: Kierowca wykonał trzy przewozy dwustronne w ramach jednego przejazdu. Podróż rozpoczęła się od załadunku całej ciężarówki towarami na Litwie (państwo członkowskie siedziby), które następnie zostały rozładowane w trzech różnych państwach (częściowy rozładunek towarów w DE, BE, FR). W związku z tym, że w trakcie jednego przejazdu może mieć miejsce kilka przewozów dwustronnych objętych odstępstwem (tj. każdy z nich objęty jest oddzielnym listem przewozowym)¹⁴, kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania przez cały czas trwania przejazdu.

¹⁴ Motyw 10 dyrektywy (UE) 2020/1057: „Jeżeli kierowca wykonuje przewóz dwustronny z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę (zwanego dalej »państwem członkowskim siedziby«), na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lub z powrotem do państwa członkowskiego siedziby, charakter usługi jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby. Kierowca w ciągu jednego przejazdu może wykonać kilka przewozów dwustronnych”.

Scenariusz 3: przewozy dwustronne z trzema miejscami załadunku

Po wykonaniu przewozów opisanych w scenariuszu 2, w drodze powrotnej na LT, kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) załadowuje 1/3 ciężarówki towarami w Lyonie (FR). Następnie kierowca jedzie do Brukseli (BE) i załadowuje kolejną 1/3 ciężarówki, a potem do Warszawy (PL) i załadowuje pozostałą 1/3 ciężarówki towarami. Następnie kierowca kontynuuje jazdę do Wilna (LT), aby rozładować wszystkie towary.



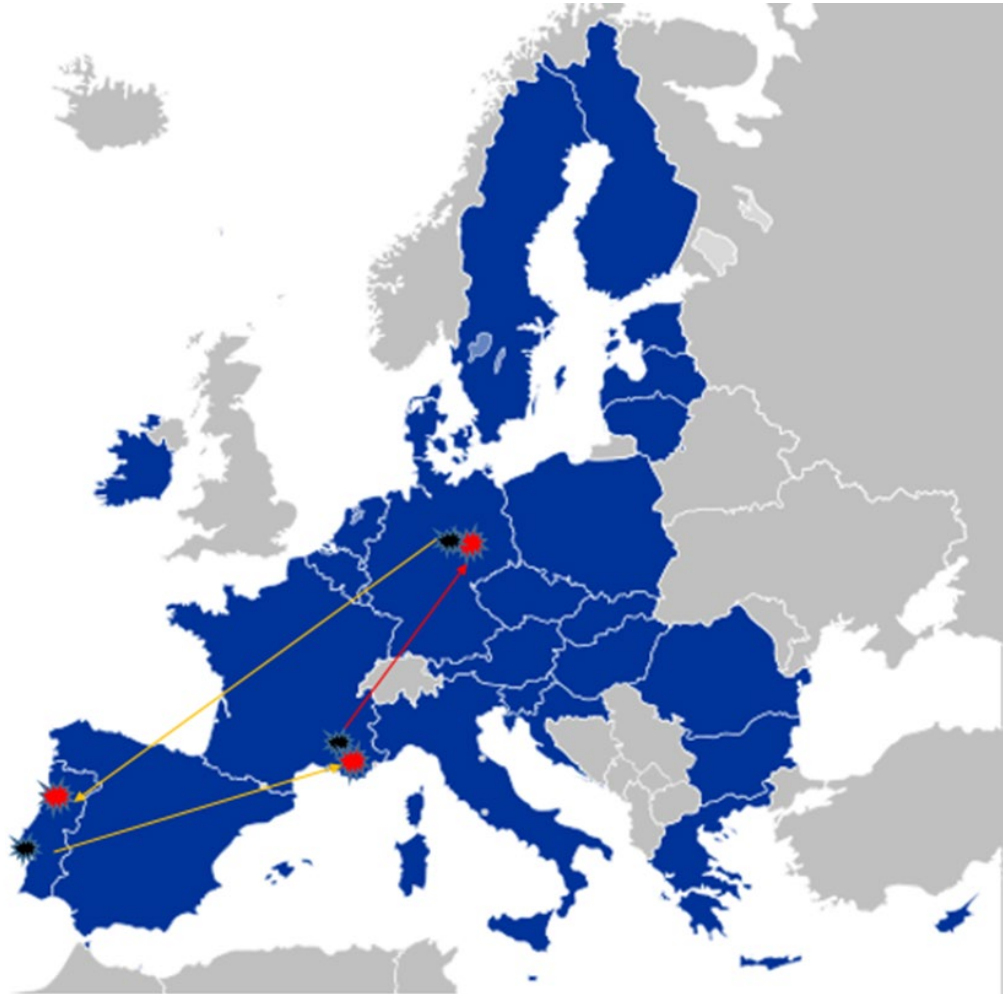
Wniosek: Kierowca wykonał trzy przewozy dwustronne podczas jednego przejazdu powrotnego do państwa członkowskiego siedziby. W związku z tym, że w trakcie jednego przejazdu może mieć miejsce kilka przewozów dwustronnych objętych odstępstwem (tj. każdy z nich w ramach oddzielnego listu przewozowego), kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania przez cały czas trwania przejazdu.

II. PRZEWOZY TYPU CROSS-TRADE

2. Czy kierowcy wykonujący przewozy typu cross-trade podlegają przepisom dotyczącym delegowania kierowców?

Scenariusz 4: przewozy typu cross-trade między dwoma przejazdami dwustronnymi

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Portugalii (PT) przewozi pełną ciężarówkę towarów z Lizbony (PT) do Marsylii (FR). Kierowca rozładowuje towary w Marsylii. Następnie w Marsylii (FR) kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami i rozładowuje ją w Berlinie (DE). W Berlinie kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami i rozładowuje ją w Porto (PT).



Wniosek: Kierowca wykonał dwa odrębne przewozy dwustronne i jeden przewóz typu cross-trade. Pierwszy przewóz dwustronny rozpoczął się w PT (państwo członkowskie siedziby) od załadunku towarów i zakończył się we FR rozładunkiem tych towarów. Drugi przewóz dwustronny rozpoczął się w DE od załadunku towarów i zakończył się w PT (państwo członkowskie siedziby) rozładunkiem tych towarów. Podczas tych dwóch przejazdów dwustronnych kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania. Czynność załadunku towarów we Francji i ich rozładunku w Niemczech wykonywana była w ramach przewozu typu cross-trade, niezwiązanego z żadnym z dwóch przewozów dwustronnych. Dlatego też kierowca rozpoczyna delegację do FR po zakończeniu przewozu dwustronnego, kiedy zaczyna jechać do punktu załadunku, aby załadować towary, które mają być przewożone w ramach przewozu typu cross-trade. Delegowanie do FR kończy się, gdy kierowca opuszcza terytorium Francji. Następnie uznaje się, że kierowca jest delegowany do DE, od momentu wjazdu na terytorium DE do rozładunku towarów w tym państwie członkowskim.

Scenariusz 5: przewóz typu cross-trade między przewozem dwustronnym a przejazdem bez ładunku

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Portugalii (PT) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Lizbonie (PT) i jedzie do Berlina (DE), gdzie te towary są rozładowywane. W Berlinie (DE) kierowca załadowuje całą ciężarówkę innymi towarami i rozładowuje ją w Madrycie (ES). Następnie kierowca jedzie pustym samochodem z Madrytu (ES) z powrotem do państwa członkowskiego siedziby (PT).



Wniosek: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z PT do DE, jeden przewóz typu cross-trade z DE do ES i jeden przejazd powrotny bez ładunku z ES do PT. Kierowca rozpoczyna delegację do DE po zakończeniu przewozu dwustronnego, kiedy zaczyna jechać do punktu załadunku, aby załadować towary, które mają być przewożone w ramach przewozu typu cross-trade z DE do ES. Delegowanie do DE kończy się, gdy kierowca opuszcza terytorium Niemiec. Następnie uznaje się, że kierowca jest delegowany do ES od momentu wjazdu na terytorium ES do momentu rozładunku towarów przywiezionych z DE w ramach przewozu typu cross-trade i zakończenia przez kierowcę przewozu typu cross-trade. Przejazdu powrotnego bez ładunku przez terytorium ES nie uznaje się za delegowanie. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego we FR, przez którą przejeżdża podczas przewozu dwustronnego z PT do DE i podczas przewozu typu cross-trade z DE do ES.

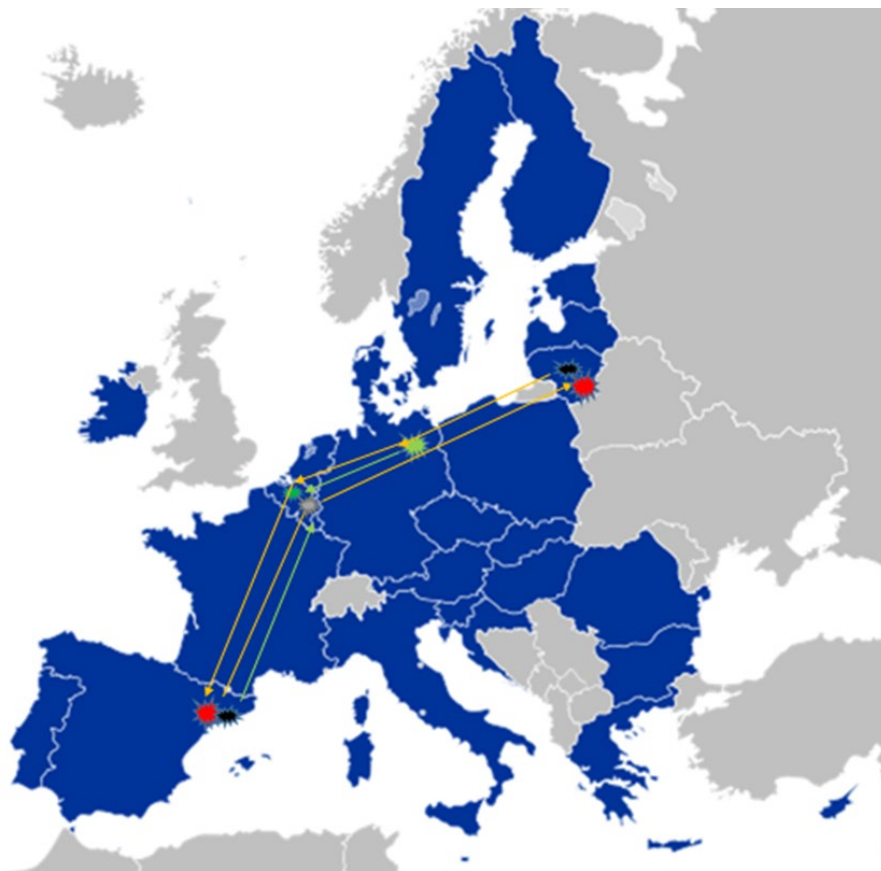
3. Jakie są ograniczone dodatkowe czynności załadunku lub rozładunku objęte odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania?

Kierowca nie jest objęty przepisami dotyczącymi delegowania, jeżeli w ramach trwającego przewozu dwustronnego wykonuje również **jedną czynność typu cross-trade** polegającą na załadunku lub rozładunku w państwie członkowskim lub państwie trzecim, przez który kierowca przejeżdża, pod warunkiem że kierowca nie ładuje towarów i nie rozładowuje ich w tym samym państwie członkowskim.

Jest to możliwe na przykład wtedy, gdy kierowca wykonuje przewóz dwustronny bez pełnego ładunku ciężarówki i w celu maksymalnego wykorzystania ładowności pojazdu ładuje po drodze dodatkowe towary. Kierowca może wykonać jeden przewóz typu cross-trade objęty odstępstwem (tzn. dodatkową czynność załadunku lub rozładunku) podczas przewozu dwustronnego z państw członkowskiego siedziby do przyjmującego państwa członkowskiego. Jeżeli dwa kolejne przewozy dwustronne są wykonywane z i do państwa członkowskiego siedziby, podczas każdego z tych dwóch przewozów może być wykonany dodatkowy przewóz typu cross-trade objęty odstępstwem. Jest to tzw. **zasada 1+1**.

Scenariusz 6: dwa przewozy dwustronne z dwoma przewozami typu cross-trade (1+1)

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) załadowuje połowę ciężarówki towarami w Wilnie (LT), które mają być dostarczone do Barcelony (ES). Kierowca zatrzymuje się w Berlinie (DE) i załadowuje pozostałą połowę ciężarówki innymi towarami. Następnie kierowca jedzie do Brukseli (BE) i rozładowuje towarów załadowane w Berlinie (DE). Następnie kierowca kontynuuje podróż i rozładowuje w Barcelonie (ES) towary załadowane w Wilnie (LT). W ramach powrotnego przewozu dwustronnego kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami w Barcelonie (ES). Kierowca zatrzymuje się w Brukseli, aby dokonać rozładunku połowy towarów. Następnie kierowca kontynuuje podróż do Wilna (LT), aby rozładować pozostałą połowę towarów.



Wniosek: Kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne z jedną dodatkową czynnością załadunku lub rozładunku (cross-trade) podczas każdego przewozu dwustronnego. Pierwszy przewóz dwustronny odbył się z LT do ES, z jedną dodatkową czynnością objętą odstępstwami (tj. załadunek towarów w DE i ich rozładunek w BE). Drugi (powrotny) przewóz dwustronny odbył się z LT do ES, z jedną dodatkową czynnością objętą odstępstwami (tj. załadunek towarów w ES i ich częściowy rozładunek w BE). Kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania przez cały czas trwania podróży.

Należy zauważyć, że pojedyncza dodatkowa czynność objęta odstępstwem może dotyczyć:

- czynności załadunku;
- czynności rozładunku lub
- czynności załadunku i rozładunku

jak określono w art. 1 ust. 3 dyrektywy (UE) 2020/1057.

4. Czy kierowca może wykonać dwie dodatkowe czynności objęte odstępstwem w ramach powrotnego przewozu dwustronnego do państwa członkowskiego siedziby, jeżeli w ramach przewozu dwustronnego z państwa członkowskiego siedziby nie wykonano żadnej dodatkowej czynności?

Tak, jeżeli kierowca nie skorzystał z możliwości wykonania jednej objętej odstępstwem dodatkowej czynności załadunku lub rozładunku (cross-trade) podczas przewozu dwustronnego z państwa członkowskiego siedziby, a po tym przewozie następuje powrotny przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, dwie objęte odstępstwem dodatkowe czynności załadunku lub rozładunku (cross-trade) mogą być wykonane podczas tego powrotnego przewozu dwustronnego. Jest to tzw. **zasada 0+2**.

Scenariusz 7: jeden przewóz dwustronny z dwoma przewozami typu cross-trade (0+2)

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Wilnie (LT) i dostarcza je do Madrytu (ES).

Następnie kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami w Madrycie (ES). Kierowca zatrzymuje się w Brukseli (BE), aby dokonać rozładunku 1/4 towarów. Kierowca jedzie następnie do Berlina (DE) i rozładowuje 1/4 towarów. Następnie kierowca kontynuuje podróż do Wilna (LT), aby rozładować pozostałą połowę towarów.



Wniosek: Kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne z dwiema dodatkowymi czynnościami rozładunku (cross-trade) podczas powrotnego przewozu dwustronnego. Pierwszy przewóz dwustronny odbył się z LT do ES, bez dodatkowych czynności pomiędzy tymi państwami. Drugi (powrotny) przewóz dwustronny odbył się z ES do LT, z dwiema dodatkowymi czynnościami objętymi odstępstwami (tj. przewozy typu cross-trade między ES–BE i ES–DE obejmujące dwie dodatkowe czynności rozładunku). Kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania przez cały czas trwania podróży.

Scenariusz 8: jeden przewóz dwustronny z dwoma przewozami typu cross-trade (0+2)

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Wilnie (LT) i dostarcza je do Barcelony (ES). Kierowca załadowuje połowę ciężarówki towarami w Barcelonie (ES), a następnie zatrzymuje się w Lyonie (FR) i załadowuje połowę ciężarówki innego rodzaju towarami. Następnie kierowca jedzie do Brukseli (BE) i rozładowuje towary załadowane w Lyonie (FR). Następnie kierowca jedzie do Berlina (DE), gdzie załadowuje połowę ciężarówki innymi towarami, które są później rozładowywane w Warszawie (PL). Na koniec kierowca jedzie do Wilna (LT), gdzie rozładowuje towary załadowane w Barcelonie (ES).



Wniosek: Kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne z dwiema dodatkowymi czynnościami, z których każda polegała na czynności załadunku i rozładunku (cross-trade), podczas powrotnego przewozu dwustronnego. Pierwszy przewóz dwustronny odbył się z LT do ES bez dodatkowych czynności. Drugi (powrotny) przewóz dwustronny odbył się z ES do LT, z dwiema dodatkowymi czynnościami objętymi odstępstwami (tj. przewozy typu cross-trade między FR–BE i DE–PL obejmujące dodatkowe czynności załadunku i rozładunku). Kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania przez cały czas trwania podróży.

5. W przypadku więcej niż jednej dodatkowej czynności wykonywanej w ramach przewozu dwustronnego, która z tych czynności jest objęta odstępstwem, a która podlega przepisom dotyczącym delegowania?

Gdy w ramach trwającego przewozu dwustronnego prowadzonych jest wiele przewozów typu cross-trade, **pierwsza czynność** (w przypadku zasady 1+1) lub **pierwsze dwie czynności** (w przypadku zasady 0+2) są objęte odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania. W związku z tym, gdy przewoźnik prowadzi trzecią dodatkową czynność (w scenariuszu 1+1 lub 0+2) lub więcej, takie dodatkowe czynności nie są już objęte odstępstwem, a zatem podlegają przepisom dotyczącym delegowania.

Scenariusz 9: przewóz dwustronny z jednym przewozem typu cross-trade objętym odstępstwem i jednym przewozem typu cross-trade nieobjętym odstępstwem

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) załaduje połowę ciężarówki towarami w Wilnie (LT), które mają być dostarczone do Madrytu (ES). Podczas jazdy do Madrytu, kierowca zatrzymuje się w Warszawie (PL), aby załadować połowę ciężarówki innymi towarami w celu dostarczenia ich do Berlina (DE). Po rozładowaniu towarów z Warszawy w Berlinie kierowca załaduje połowę ciężarówki innego rodzaju towarami w Berlinie (DE) i rozładuje je w Brukseli (BE). Następnie kierowca jedzie dalej do Madrytu (ES) i dokonuje rozładunku towarów załadowanych w Wilnie (LT).



Wniosek: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny (z LT do ES) z dwiema dodatkowymi czynnościami załadunku i rozładunku (przewozy typu cross-trade) podczas tego przewozu. Pierwsza dodatkowa czynność załadunku towarów w PL i ich rozładunku w DE jest objęta odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania, natomiast druga dodatkowa czynność załadunku towarów w DE i ich rozładunku w BE podlega przepisom dotyczącym delegowania. Wynika to z faktu, że kierowca wykorzystał już możliwość wykonania jednej dodatkowej czynności załadunku i rozładunku objętej odstępstwem. Delegowanie ma miejsce w momencie załadunku towarów w Berlinie (DE) i kończy się w momencie rozładunku tych towarów w Brukseli (BE) – ponieważ kierowca wznowia wówczas przewóz dwustronny objęty odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania. W związku z tym kierowcę uznaje się za pracownika

delegowanego do DE od momentu załadunku towarów w Berlinie do momentu opuszczenia terytorium DE. Następnie kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do BE od momentu wjazdu na terytorium BE do rozładunku towarów w Brukseli. Po rozładunku towarów w Brukseli kierowca wznawia przewóz dwustronny, który jest objęty odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania.

III. PRZEWOZY KABOTAŻOWE

Scenariusz 10: Dwa przewozy dwustronne + przewóz kabotażowy

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo z siedzibą w Portugalii (PT) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Lizbonie (PT) i dostarcza je do Hamburga (DE). Po rozładowaniu towarów w Hamburgu (DE) kierowca załadowuje całą ciężarówkę innymi towarami i rozładowuje je w Monachium (DE). Następnie w Monachium (DE) kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami, które mają być dostarczone do Lizbony (PT).



Wniosek: Kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne (jeden z PT do DE i drugi z DE z powrotem do PT) oraz jeden przewóz kabotażowy w DE. Kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do DE. Delegowanie rozpoczyna się po zakończeniu przewozu dwustronnego (rozładunek towarów w Hamburgu), kiedy kierowca rozpoczyna jazdę do punktu załadunku, aby załadować towary do przewozu kabotażowego w DE. Delegowanie trwa przez cały czas wykonywania przewozu kabotażowego i kończy się, kiedy towary zostają rozładowane a przewóz kabotażowy zakończony. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego do DE na część przejazdu po zakończeniu przewozu kabotażowego i gdy rozpoczyna pracę na rzecz powrotnego przewozu dwustronnego (tzn. gdy jedzie do punktu załadunku, ładuje towary, które będą przewożone w ramach przewozu dwustronnego i przewozi je przez terytorium DE).

IV. TRANZYT

6. Co to jest „tranzyt” i czy nie wchodzi on w zakres stosowania przepisów dotyczących delegowania?

Pojęcie tranzytu charakteryzuje się tym, że kierowca przejeżdża przez terytorium państwa członkowskiego, nie wykonując załadunku ani rozładunku towarów. Zatem na uznanie obecności danego kierowcy w państwie członkowskim za tranzyt nie mają wpływu postoje, na przykład ze względów higienicznych, tankowanie, przerwy lub okresy odpoczynku¹⁵. Oznacza to, że sytuacja tranzytu nie jest objęta zakresem stosowania przepisów dotyczących delegowania.

Scenariusz 11: tranzyt + przewóz dwustronny + przewóz typu cross-trade + tranzyt

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Portugalii (PT) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Lizbonie (PT), które mają zostać dostarczone do Madrytu (ES). W Madrycie (ES) kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami, które mają być dostarczone do Dortmundu (DE). Po dostarczeniu do Dortmundu kierowca wraca pustą ciężarówką do Lizbony (PT).



Wniosek: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z PT do ES, jeden przewóz typu cross-trade z ES do DE i jeden przejazd powrotny bez ładunku z DE do PT. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego do ES na część przejazdu wykonywanego w ramach przewozu dwustronnego. Kierowca rozpoczyna delegację do ES po zakończeniu przewozu dwustronnego (rozładunek towarów w Madrycie) i w momencie wyruszenia do punktu załadunku, aby załadować towary, które mają być przewożone w ramach przewozu typu cross-trade z ES do DE. Delegowanie do ES kończy się, gdy kierowca opuszcza terytorium ES. Następnie kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do DE od momentu wjazdu na terytorium DE do momentu zakończenia przewozu typu cross-trade w DE. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego do DE podczas powrotnego przejazdu bez ładunku do PT, po zakończeniu przewozu typu cross-trade. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego ani we Francji, ani w Belgii, ponieważ tylko przejeżdża on przez terytoria tych państw tranzytem podczas wykonywania przewozu typu cross-trade.

¹⁵ Motyw 11 dyrektywy (UE) 2020/1057.

V. PRZEJAZD BEZ ŁADUNKU

7. Czy przejazd bez ładunku jest tożsamy z „tranzytem”?

Nie. Tranzyt jest zawsze objęty odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania, natomiast przejazd bez ładunku¹⁶ jest objęty odstępstwem, jeżeli odbywa się w związku z przewozem dwustronnym, a nie jest objęty odstępstwem, jeżeli odbywa się w związku z przewozem kabotażowym lub przewozem międzynarodowym innym niż przewozy dwustronne (cross-trade), który podlega przepisom dotyczącym delegowania.

Co do zasady delegowanie kończy się wraz z rozładunkiem towarów przewożonych w ramach przewozu objętego przepisami dotyczącymi delegowania (np. przewóz kabotażowy lub typu cross-trade). Zaklasyfikowanie kolejnego przejazdu bez ładunku jako delegowania lub jako wyłączonego z delegowania zależy od tego, czy nowy przewóz, w ramach którego odbywa się ten przejazd bez ładunku, jest objęty przepisami dotyczącymi delegowania. W tym kontekście należy zauważyć, że kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego, jeżeli po rozładunku towarów w ramach przewozu objętego przepisami dotyczącymi delegowania odbywa przejazd bez ładunku z powrotem do swojego państwa członkowskiego siedziby.

¹⁶ Art. 2 pkt 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 stanowi, że: „przewóz międzynarodowy” oznacza:

- a) przejazd pojazdu z ładunkiem, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;
- b) przejazd pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;
- c) przejazd pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; lub
- d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c).

Scenariusz 12: przewóz dwustronny + przejazd bez ładunku

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Wilnie (LT), a następnie rozładowuje ją w Paryżu (FR). W drodze powrotnej kierowca jedzie pustą ciężarówką z Francji (FR) na Litwę (LT).



Wniosek: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z LT do FR, a następnie powrotny przejazd bez ładunku z FR do LT. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego przez cały czas trwania przejazdu: ani podczas przewozu dwustronnego do FR, ani podczas przejazdu bez ładunku wykonywanego po zakończeniu przewozu dwustronnego z państwa członkowskiego siedziby w celu powrotu do tego państwa członkowskiego.

Scenariusz 13: dwa przewozy dwustronne + jeden przejazd bez ładunku

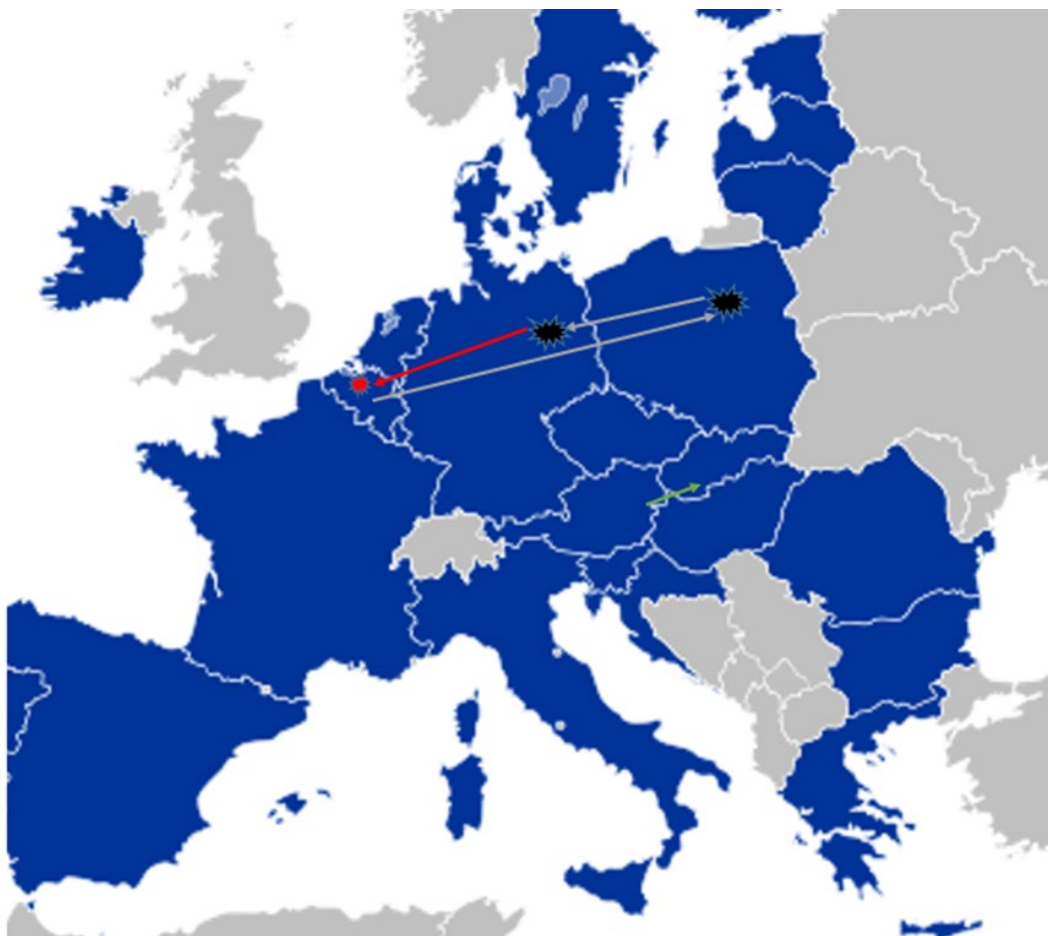
Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na Litwie (LT) ładuje towary w Wilnie (LT), a następnie rozładowuje je w Paryżu (FR). Kierowca jedzie pustą ciężarówką z Paryża (FR) do Antwerpii (BE). Następnie kierowca ładuje towary w Antwerpii (BE) i rozładowuje je w Wilnie (LT).



Wniosek: Kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne i jeden przejazd bez ładunku pomiędzy nimi. Pierwszy przewóz dwustronny miał miejsce z LT do FR, natomiast drugi przewóz dwustronny wykonano z BE do LT. Przejazd bez ładunku pomiędzy FR i BE należy uznać za wykonywany w ramach drugiego przewozu dwustronnego, który rozpoczął się w BE, co oznacza, że przepisy dotyczące delegowania nie mają zastosowania. W związku z tym kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego podczas wszystkich tych przewozów.

Scenariusz 14: dwa przejazdy bez ładunku + jeden przewóz typu cross-trade

Kierowca, którego przedsiębiorstwo ma siedzibę w Polsce (PL), wykonuje przejazd bez ładunku z Warszawy (PL) do Berlina (DE). W Berlinie (DE) kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami i rozładowuje ją w Brukseli (BE). Następnie kierowca jedzie pustą ciężarówką z Brukseli (BE) do Warszawy (PL).



Wniosek: Kierowca wykonał dwa odrębne przejazdy bez ładunku i jeden przewóz typu cross-trade pomiędzy nimi. Po pierwszym przejeździe bez ładunku między PL i DE nastąpił przewóz typu cross-trade między DE i BE, po którym nastąpił przejazd bez ładunku z BE z powrotem do PL. Przejazd bez ładunku z PL do DE odbywa się w połączeniu z przewozem typu cross-trade rozpoczynającym się w DE. W związku z tym kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do DE od momentu wjazdu na terytorium DE do momentu jego opuszczenia. Okres ten obejmuje jazdę pustą ciężarówką do punktu załadunku w DE, załadunek towarów w DE i przewóz ich przez terytorium DE. Następnie kierowcę uznaje się za pracownika delegowanego do BE od momentu wjazdu na terytorium BE do momentu zakończenia przewozu typu cross-trade w BE. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego do BE podczas przejazdu bez ładunku po zakończeniu przewozu typu cross-trade, gdy wraca do państwa członkowskiego siedziby. Kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego do NL podczas wykonywania przewozu typu cross-trade między DE i BE, ponieważ przejeżdża on jedynie tranzytem przez terytorium NL i nie wykonuje załadunku ani rozładunku.

Scenariusz 15: dwa przewozy dwustronne + przewóz kabotażowy + dwa przejazdy bez ładunku

Kierowca zatrudniony przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w Niemczech (DE) załadowuje całą ciężarówkę towarami w Berlinie (DE), jedzie do Paryża (FR) i rozładowuje tam wszystkie te towary. Następnie kierowca jedzie pustą ciężarówką do Lyonu (FR), aby załadować towary i rozładować je w Marsylii (FR). Następnie kierowca jedzie pustą ciężarówką z Marsylii (FR) do Nantes (FR). W drodze powrotnej do Niemiec (DE) kierowca załadowuje całą ciężarówkę towarami w Nantes (FR) i rozładowuje ją w Berlinie (DE).



Wniosek: kierowca wykonał dwa przewozy dwustronne (z DE do FR i z FR do DE), jeden przewóz kabotażowy we Francji i dwa przejazdy bez ładunku we Francji. Pierwszy przewóz dwustronny z DE zakończył się rozładunkiem towarów w Paryżu (FR). Kierowca rozpoczyna delegowanie do FR po zakończeniu tego przewozu dwustronnego, gdy rozpoczyna jazdę (przejazd bez ładunku) do punktu załadunku, gdzie załadowuje towary, które mają być przewożone w ramach przewozu kabotażowego we FR. Delegowanie do FR kończy się wraz z zakończeniem przewozu kabotażowego, ponieważ następnie kierowca jedzie pustą ciężarówką, aby załadować towary, które mają być dostarczone w ramach przewozu dwustronnego z FR do DE. W związku z tym pierwszy przejazd bez ładunku między Paryżem a Lyonem podlega przepisom dotyczącym delegowania, ponieważ przejazd ten jest związany z przewozem kabotażowym wykonywanym między Lyonem a Marsylią. Drugi przejazd bez ładunku między Marsylią a Nantes jest objęty odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania, ponieważ przejazd ten jest związany z powrotnym przewozem dwustronnym z Nantes (FR) do Berlina (DE), który jest objęty odstępstwem od przepisów dotyczących delegowania.