



## Trace 2

# Skuteczne i zharmonizowane egzekwowanie Pakietu Mobilności 1

PRZYGOTOWANE PRZEZ: CORTE, ETF, IRU i SQUARIS Consultants



Przy wsparciu: Severine Piccard

Wersja ostateczna  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

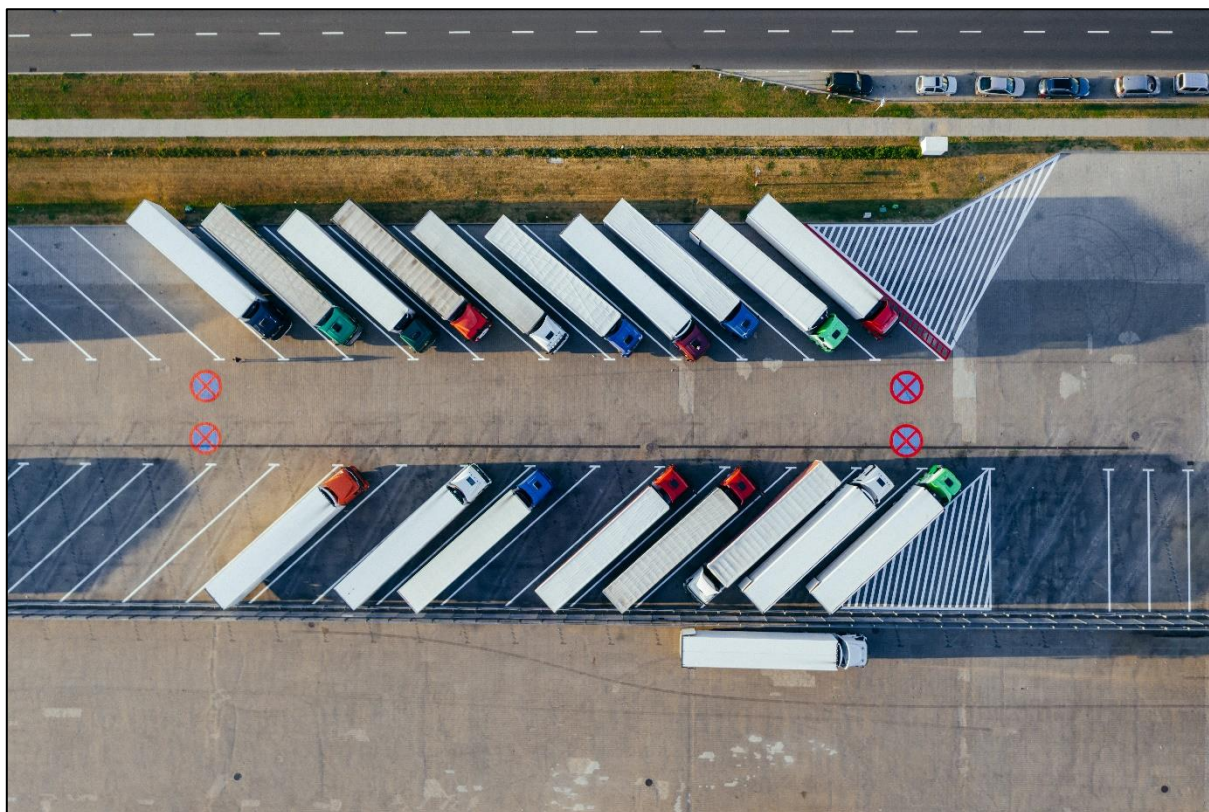
**DLA  
KOMISJI EUROPEJSKIEJ**

Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu  
Dyrekcja C - Grunty  
Jednostka C.1 - Transport drogowy  
1049 Bruksela  
E-mail: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

ZASTRZEŻENIE - Niniejszy dokument ma charakter wytycznych, a zawarte w nim zalecenia nie są wiążące. Został on stworzony przez autorów na podstawie umowy nr: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) z Unią Europejską. Wyrażone opinie są wyłącznie opiniami wykonawcy i nie reprezentują oficjalnego stanowiska instytucji zamawiającej.

Oryginalna angielska wersja tego dokumentu została przetłumaczona na język użytkownika za pomocą oprogramowania. Nie jest to oficjalne tłumaczenie. W przypadku jakichkolwiek rozbieżności wiążąca będzie oryginalna angielska wersja dokumentu.

# Wytyczne TRACE2 dotyczące egzekwowania dyrektywy 2020/1057 - delegowanie kierowców



## Spis treści

1. Wprowadzenie .....	1
2. Zrozumienie zasad .....	3
2.1 Interakcja między <i>lex specialis</i> a powiązаныmi przepisami UE .....	3
2.2 Operacje transportu drogowego - delegowanie czy nie? .....	4
2.2.1 Zasady mające zastosowanie do transportu towarów .....	4
2.2.2 Zasady mające zastosowanie do transportu pasażerów .....	8
2.3 Oddelegowanie lub rezygnacja z oddelegowania - obowiązujące warunki zatrudnienia 11	
2.3.1 Wynagrodzenie i dodatki .....	12
2.3.2 Obliczanie czasu trwania delegowania .....	14
2.4 Inne przypadki.....	14
2.4.1 Kierowcy zatrudnieni przez agencje pracy tymczasowej .....	14
2.4.2 Przeniesienie wewnątrz przedsiębiorstwa.....	15
2.4.3 Operacje z krajami trzecimi .....	15
2.4.4 Kierowcy pracujący na własny rachunek .....	15
3. Egzekwowanie zasad .....	18
3.1 Przepisy administracyjne i środki kontroli.....	18
3.2 Kontrole drogowe.....	20
3.2.1 Cel.....	20
3.2.2 Dokumenty, o które należy poprosić i na co zwrócić uwagę .....	20
3.2.3 Czerwone flagi .....	29
3.2.4 Możliwe sposoby przeprowadzania kontroli drogowych: Kolejność i lista kontrolna pytań. ....	31
3.3 Inspekcje IMI .....	37
3.3.1 Przegląd modułów IMI .....	37
3.3.2 Cele .....	39
3.3.3 Dokumenty, których można zażądać .....	39
3.4 Współpraca między władzami .....	41
3.4.1 Wzajemna pomoc z państwem członkowskim prowadzenia działalności.....	41
3.4.2 Rola partnerów społecznych .....	41
Załącznik 1: Kiedy kierowca jest objęty lub nieobjęty zasadami delegowania: wyjaśnienie dotyczące transportu towarów.....	43
Załącznik 2: Kiedy kierowca jest objęty lub nieobjęty zasadami delegowania: wyjaśnienia dotyczące przewozu osób.....	65

## Skróty i akronimy

TSUE	Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
UE	Unia Europejska
DG MOVE	Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu
IMI	Informacje o rynku wewnętrznym (system)
PYTANIA I ODPOWIEDZI	Pytania i odpowiedzi
RTPD	Deklaracja oddelegowania do transportu drogowego

## Lista ramek, rysunków, tabel

Ramka 1 - Delegowanie - warunki mające zastosowanie zgodnie ze standardami kraju przyjmującego .....	12
Ramka 2 - Znaczenie kanałów komunikacji między organami egzekwowania prawa .....	20
Ramka 3 - Przykład oświadczenia o delegowaniu .....	22
Ramka 4 Skanowanie na drodze krok po kroku .....	27
Ramka 5 - Lista kontrolna pytań dotyczących kontroli drogowych w transporcie towarów ...	33
Ramka 6 - Lista kontrolna pytań do kontroli drogowej przewozu osób .....	34
Ramka 7 - Wskaźniki określające zwyczajowe miejsce pracy kierowców .....	77
Rysunek 1 Podejście krok po kroku do kontroli drogowych .....	32
Rysunek 2 - Podejście krok po kroku do transportu towarów .....	35
Rysunek 3 - Podejście krok po kroku do transportu pasażerów .....	36
Tabela 1 - Zasady mające zastosowanie do frachtu - przegląd .....	8
Tabela 2 - Przegląd <i>lex specialis</i> w odniesieniu do przewozu osób .....	11

# 1. Wprowadzenie

Niniejszy dokument dotyczy egzekwowania przepisów dotyczących delegowania w sektorze transportu drogowego, zmienionych przez filar społeczny Pakietu Mobilności I<sup>1</sup>. Skuteczne egzekwowanie przepisów<sup>2</sup> będzie w dużej mierze zależęć od wspólnego i dogłębnego zrozumienia obowiązujących przepisów oraz od skutecznej współpracy między wszystkimi właściwymi organami w każdym państwie członkowskim, a także między wszystkimi państwami członkowskimi.

Nowe przepisy dotyczące stosowania zasad delegowania do kierowców transportu drogowego zostały wprowadzone dyrektywą (UE) 2020/1057<sup>3</sup> jako *lex specialis* do ogólnych zasad delegowania pracowników określonych w dyrektywie 96/71/WE<sup>4</sup> (zwanej dalej "dyrektywą o delegowaniu pracowników") oraz do dyrektywy wykonawczej 2014/67/UE<sup>5</sup> (zwanej dalej "dyrektywą wykonawczą").

Jako *lex specialis*, dyrektywa 2020/1057 zawiera szczegółowe zasady, które należy w szczególności określić:

- kiedy kierowcę należy uznać za delegowanego, a kiedy kierowcy nie należy uznawać za delegowanego w oparciu o charakter operacji transportowych wykonywanych przez tego kierowcę.
- wymogi administracyjne i środki kontroli mające zastosowanie przed, w trakcie i po delegowaniu.

Państwa członkowskie UE były zobowiązane do transpozycji tej dyrektywy do prawa krajowego do dnia 2 lutego 2022 r.

We wszystkich sektorach, w tym w transporcie drogowym, delegowanie jest tymczasowym zadaniem poza zwykłym miejscem pracy. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (znane również jako "*Rzym I*")<sup>6</sup> jest prawem UE, które pomaga w określeniu, które krajowe prawo pracy reguluje umowę o pracę, biorąc pod uwagę zwykłe miejsce pracy.

Niniejsze wytyczne koncentrują się na *lex specialis* i mają następujący podwójny cel:

---

<sup>1</sup> Pakiet mobilności I składa się z dwóch rozporządzeń (UE) 2020/1054, (UE) 2020/1055 oraz dyrektywy (UE) 2020/1057.

<sup>2</sup> Do celów niniejszych wytycznych termin "egzekwowanie" należy rozumieć jako kontrolę zgodności. Określenie sankcji i ich wykonanie wykracza poza zakres niniejszego dokumentu. W przypadku naruszeń sankcje mają być stosowane zgodnie z prawem krajowym, z uwzględnieniem unijnych zasad proporcjonalności, skuteczności i odstraszania.

<sup>3</sup> Dyrektywa 2020/1057 ustanawiająca przepisy szczegółowe w odniesieniu do dyrektywy 96/71 i dyrektywy 2014/67 dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22 w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów i rozporządzenie 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

- opracowanie jasnego i wspólnego zrozumienia nowych zasad wprowadzonych przez Pakiet Mobilności I w odniesieniu do delegowania kierowców, oraz
- aby zapewnić organom ścigania wytyczne dotyczące sposobu kontrolowania zasad delegowania.

Niniejsze wytyczne są wynikiem dyskusji z członkami grupy fokusowej utworzonej w ramach TRACE 2 w sprawie delegowania kierowców. W skład grupy wchodziły krajowe władze transportowe i partnerzy społeczni z doświadczeniem w egzekwowaniu przepisów.

W pierwszej części niniejszego dokumentu opisano przepisy materialne: *lex specialis* i sposób, w jaki należy je odczytywać w połączeniu z powiązаныmi instrumentami prawnymi. W oparciu o to zrozumienie, druga część ma na celu zidentyfikowanie kluczowych wyzwań związanych z egzekwowaniem przepisów i najlepszych praktyk w celu ich rozwiązania. Szczegółowe wyjaśnienie *lex specialis* w odniesieniu do transportu pasażerskiego i towarowego można znaleźć odpowiednio w załącznikach 1 i 2. Informacje kontekstowe na temat prawa właściwego dla umów o pracę znajdują się w Załączniku 3.

## 2. Zrozumienie zasad

### 2.1 Interakcja między *lex specialis* a powiązаныmi przepisami UE

Pracownik delegowany to "pracownik, który przez określony czas wykonuje swoją pracę na terytorium państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym normalnie pracuje"<sup>7</sup>. Sytuacja delegowania wiąże się zatem z istnieniem stabilnego stosunku pracy w jednym państwie członkowskim, do którego pracownik ma powrócić po zakończeniu okresu delegowania w innym państwie członkowskim. Oświadczenia o delegowaniu na mocy dyrektywy 2020/1057 muszą zawierać informacje na temat prawa właściwego dla umowy o pracę. Informacje kontekstowe na temat sposobu określania prawa właściwego dla umów o pracę z uwzględnieniem zwykłego miejsca pracy kierowców można znaleźć w załączniku 3 do niniejszych wytycznych.

Dyrektywa dotycząca pracowników delegowanych wymienia szereg podstawowych warunków zatrudnienia zawartych w przepisach prawa i/lub układach zbiorowych, które będą miały zastosowanie do kierowcy w sytuacji delegowania.

Jak opisano w poniższej sekcji 2.2 Operacje transportu drogowego - w delegowaniu czy bez? *lex specialis* definiuje rodzaje operacji transportu drogowego, które uruchamiają stosowanie dyrektywy o pracownikach delegowanych i te, które tego nie robią, w zależności od stopnia powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Zgodnie z motywem 9 *lex specialis*, kluczową zasadą dla określenia sytuacji delegowania jest istnienie wystarczającego związku między kierowcą i świadczoną usługą a terytorium przyjmującego państwa członkowskiego.

Dyrektywa w sprawie egzekwowania przepisów dotyczących delegowania przyjęta w 2014 r. ma na celu wzmocnienie praktycznego stosowania przepisów dotyczących delegowania poprzez zajęcie się kwestiami oszustw, obchodzenia przepisów, kontroli i monitorowania, podwykonawstwa i wymiany informacji między państwami członkowskimi. Dyrektywa w sprawie egzekwowania przepisów określa wymogi administracyjne i środki kontroli. Zgodnie z dyrektywą w sprawie egzekwowania prawa państwa członkowskie mogą również nakładać dodatkowe wymogi i środki, jeśli są one uzasadnione i proporcjonalne. Jest to zabronione na mocy dyrektywy (UE) 2020/1057, która przewiduje zamknięty i zharmonizowany wykaz wymogów administracyjnych w zakresie kontroli przestrzegania przepisów dotyczących delegowania kierowców. Sekcja 3 niniejszych wytycznych zawiera ogólny opis tych konkretnych zasad egzekwowania przepisów.

*LEX specialis* nie odnosi się do szczególnych sytuacji pracowników delegowanych, którzy są zatrudniani przez agencje pracy tymczasowej<sup>8</sup>. Kierowcy tymczasowi są zatem objęci dyrektywą o pracownikach delegowanych podczas wykonywania zadań transgranicznych.

Podobnie, *lex specialis* nie odnosi się do sytuacji transferów wewnątrz korporacyjnych, tj. kierowców, którzy są delegowani do spółki zależnej lub zakładu należącego do przewoźnika

---

<sup>7</sup> Art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71

<sup>8</sup> Art. 1 ust. 2 dyrektywy 2020/1057



drogowego. Ponownie, takie ustalenia są w całości objęte Dyrektywą o pracownikach delegowanych.

### **Podsumowanie**

- Pracownik delegowany to pracownik, który przez ograniczony okres wykonuje swoją pracę na terytorium państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym normalnie pracuje.
- **Podczas gdy dyrektywa w sprawie delegowania pracowników i jej dyrektywa wykonawcza zawierają ogólne przepisy dotyczące "delegowania pracowników" we wszystkich sektorach, w tym w transporcie drogowym, *lex specialis* zawiera specjalne przepisy dotyczące "delegowania kierowców" w sektorze transportu drogowego.**

## **2.2 Operacje transportu drogowego - w delegowaniu czy bez?**

*LEX specialis* zawiera zestaw szczegółowych zasad dotyczących operacji transportowych w odniesieniu do towarów i pasażerów. Poniższe akapity zawierają przegląd obowiązujących zasad. Przykłady złożonych operacji i związane z nimi wyjaśnienia można znaleźć w *załącznikach 1 i 2*.

Co ważne, kierowcy pracujący na własny rachunek, kierowcy zatrudniani przez agencje pracy tymczasowej i osoby przenoszone wewnątrz przedsiębiorstwa nie są objęci *lex specialis*. Zasady mające zastosowanie do tych szczególnych kategorii opisano w *sekcji 2.4 - Przypadki szczególne*.

### **2.2.1 Zasady mające zastosowanie do transportu towarów**

W *lex specialis* wprowadzono rozróżnienie między różnymi rodzajami przewozów w odniesieniu do przewozu towarów: kabotażem, międzynarodowymi przewozami nie dwustronnymi, międzynarodowymi przewozami dwustronnymi, międzynarodowymi przewozami dwustronnymi z ograniczonymi czynnościami dodatkowymi, początkowym/końcowym odcinkiem drogowym transportu kombinowanego i tranzytem.

A. Kierowcy są uznawani za oddelegowanych podczas wykonywania następujących czynności:

#### **2.2.1.1 Kabotaż**

Przewozy kabotażowe są rozumiane jako krajowe przewozy zarobkowe wykonywane tymczasowo na terytorium państwa członkowskiego przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim. Kabotaż odnosi się do przewoźników niebędących rezydentami, którzy zamiast wracać pustym po podróży międzynarodowej, odbierają i dostarczają kolejny ładunek w kraju przyjmującym przed powrotem do granicy.

- *Kierowcy wykonujący przewozy kabotażowe są zawsze uznawani za pracowników delegowanych.*

### **2.2.1.2 Międzynarodowe operacje transportowe inne niż dwustronne**

Operacje te są określane przez *lex specialis* jako "nie dwustronne międzynarodowe operacje transportowe"<sup>9</sup> lub, innymi słowy, jako "operacje *cross-trade*"<sup>10</sup>.

Przykłady operacji nie-bilateralnych / *cross-trade* wchodzących w zakres delegowania obejmują:

- Przewóz międzynarodowy między dwoma państwami członkowskimi, z których żadne nie jest państwem siedziby przewoźnika drogowego.
  - W ramach przewozu międzynarodowego wykonywanych jest wiele operacji załadunku i/lub rozładunku (tj. więcej niż jest to dozwolone zgodnie z zasadami 1+1 i 0+2).
- *Kierowcy wykonujący międzynarodowe operacje transportowe inne niż dwustronne są uznawani za pracowników delegowanych.*

B. Kierowcy nie są uznawani za oddelegowanych podczas wykonywania następujących czynności:

### **2.2.1.3 Międzynarodowe operacje dwustronne**

Międzynarodowa operacja dwustronna obejmuje transport towarów na podstawie umowy transportowej między państwem członkowskim siedziby przewoźnika a innym krajem (państwem członkowskim UE lub krajem trzecim).

- *Kierowcy wykonujący międzynarodowe operacje dwustronne nie są uważani za pracowników delegowanych.*

### **2.2.1.4 Operacje dwustronne + jedna czynność załadunku i/lub rozładunku w państwach członkowskich przekraczania granicy (1+1)**

Operacja określana jako operacja 1+1 jest rozumiana jako operacja dwustronna, podczas której ma miejsce jedna ograniczona dodatkowa czynność załadunku i/lub rozładunku. " I/lub " oznacza, że może mieć miejsce jeden załadunek lub jeden rozładunek, ale także jeden załadunek i jeden rozładunek podczas podróży dwustronnej. W przypadku jednego załadunku i jednego rozładunku, te dwie czynności nie mogą mieć miejsca w tym samym państwie członkowskim (stanowiłoby to kabotaż).

- *Kierowcy wykonujący operacje 1+1 nie są uważani za pracowników delegowanych.*

---

<sup>9</sup> Motyw 13

<sup>10</sup> Komisja Europejska (2022), *Pytania i odpowiedzi dotyczące delegowania kierowców na mocy dyrektywy 2020/1057 w kontekście transportu towarów.*

### **2.2.1.5 Operacje dwustronne + dwie czynności załadunku i/lub rozładunku podczas podróży powrotnej (0+2)**

Operacja 0+2 jest rozumiana jako dwustronna operacja powrotna, podczas której mają miejsce dwie dodatkowe czynności załadunku i/lub rozładunku. Operacja 0+2 może mieć miejsce tylko wtedy, gdy podczas podróży wychodzącej nie wykonano żadnej dodatkowej czynności.

- *Kierowcy wykonujący operacje dwustronne 0+2 nie są uważani za pracowników delegowanych.*

### **2.2.1.6 Tranzyt**

Tranzyt jest rozumiany jako przemieszczanie się przez terytorium państwa członkowskiego bez jakiegokolwiek czynności załadunku lub rozładunku. Zgodnie z motywem 11 *lex specialis*, operacje tranzytowe nie pociągają za sobą znaczącego związku między działalnością kierowcy a tranzytowanym państwem członkowskim. Obejmuje to na przykład postoje ze względów higienicznych.

- *Kierowcy przejeżdżający tranzytem przez państwa członkowskie nie są uznawani za pracowników delegowanych.*

### **2.2.1.7 Początkowy lub końcowy odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego**

Kierowcy wykonujący początkowy lub końcowy odcinek trasy, który sam w sobie stanowi międzynarodową operację dwustronną, nie są uznawani za pracowników delegowanych.

Natomiast kierowcy wykonujący początkowy lub końcowy odcinek drogi, który sam w sobie składa się z operacji innej niż dwustronna, są kierowcami delegowanymi.

### **2.2.1.8 Inne operacje**

Przejazdy bez ładunku są rozumiane jako puste przejazdy, bez towarów na pokładzie pojazdu, które są wykonywane w połączeniu z przejazdem z ładunkiem<sup>11</sup>. Grupa ekspertów Komisji wspierana przez Służbę Prawną Komisji opracowała dokument zawierający pytania i odpowiedzi mający na celu wyjaśnienie rozumienia *lex specialis* (zob. załącznik 1).

Zgodnie z pytaniami i odpowiedziami, zasady mające zastosowanie do przewozu z ładunkiem rozciągają się na związany z nim przewóz bez ładunku. Przykładowo, przejazd bez ładunku po przewozie kabotażowym lub międzynarodowym przewozie niebędącym przewozem dwustronnym stanowiłby sytuację delegowania. I odwrotnie, podróż bez ładunku po operacji dwustronnej nie byłaby delegowaniem.

---

<sup>11</sup> Art. 2 ust. 2 rozporządzenia 1072/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

### 2.2.1.9 Przegląd

W oparciu o powyższe wyjaśnienie, poniższa tabela zawiera przegląd operacji transportowych, które są objęte lub nieobjęte zakresem zasad delegowania Bardziej szczegółowe wyjaśnienia, w tym kryteria identyfikacji odpowiednich operacji i przykłady, można znaleźć w załączniku.

Rodzaj operacji	W poście	Bez księgowania
Kabotaż	✓	
Operacja dwustronna		✓
Operacja dwustronna + jedna czynność załadunku i/lub rozładunku (1+1)		✓
Operacja dwustronna + dwie czynności załadunku i/lub rozładunku podczas podróży powrotnej (0+2)		✓
Operacja dwustronna jako część początkowego lub końcowego etapu drogowego operacji połączonej		✓
Operacja niedwustronna jako część początkowego lub końcowego etapu drogowego operacji łączonej	✓	
Tranzyt		✓

Operacje transgraniczne/nie dwustronne	✓	
--	---	--

Tabela 1 - Zasady mające zastosowanie do przewozów towarowych - przegląd

## 2.2.2 Zasady mające zastosowanie do przewozu osób

W *lex specialis* rozróżnia się następujące operacje transportowe w odniesieniu do pasażerów: kabotaż, międzynarodowe operacje nie dwustronne, międzynarodowe operacje dwustronne, międzynarodowe operacje nie dwustronne z ograniczoną działalnością dodatkową, początkowy/końcowy odcinek drogowy transportu kombinowanego i tranzyt. Uproszczone wyjaśnienie zasad mających zastosowanie do transportu osób można znaleźć w załącznikach.

A. Kierowcy są uznawani za oddelegowanych podczas wykonywania następujących czynności:

### 2.2.2.1 Kabotaż

*Kabotaż* jest rozumiany jako operacje wykonywane tymczasowo w państwie członkowskim przez podmiot mający siedzibę w innym państwie członkowskim. *Kabotaż* może polegać na:

- krajowe drogowe zarobkowe przewozy osób, o ile są wykonywane tymczasowo; lub
- Zabranie i wysadzenie pasażerów w tym samym państwie członkowskim w ramach usługi międzynarodowej, o ile nie jest to główny cel usługi.

Należy wprowadzić rozróżnienie między kabotażem a wycieczkami lokalnymi. Kabotaż obejmuje zabieranie i wysadzanie różnych grup pasażerów w przyjmującym państwie członkowskim. Natomiast wycieczki lokalne wiążą się z podróżą z tą samą grupą pasażerów, którzy również powrócą do kraju zamieszkania tym samym pojazdem lub innym pojazdem tego samego przewoźnika.

- *Kierowcy wykonujący przewozy kabotażowe są uważani za pracowników delegowanych.*

### 2.2.2.2 Międzynarodowe operacje transportowe inne niż dwustronne

Operacje te są określane przez *lex specialis* jako "nie dwustronne międzynarodowe operacje transportowe"<sup>12</sup> oraz przez Komisję Europejską jako "operacje *cross-trade*"<sup>13</sup>.

Operacja jednostronna wchodząca w zakres delegowania obejmuje:

<sup>12</sup> Motyw 13

<sup>13</sup> Komisja Europejska (2022), *Pytania i odpowiedzi dotyczące delegowania kierowców na mocy dyrektywy 2020/1057 w kontekście przewozu osób.*

- Zabieranie i wysadzanie pasażerów między dwoma państwami członkowskimi, z których żadne nie jest państwem siedziby operatora.
  - Wycieczki lokalne tej samej grupy pasażerów w zakresie, w jakim wycieczki te nie są poprzedzone przewozem międzynarodowym z państwa członkowskiego siedziby.
- *Kierowcy wykonujący międzynarodowe operacje dwustronne są uważani za pracowników delegowanych.*

B. Kierowcy nie są uznawani za delegowanych podczas wykonywania następujących czynności

### **2.2.2.3 Transport dwustronny w międzynarodowym okazjonalnym lub regularnym przewozie osób**

Transport dwustronny w zakresie przewozu osób może polegać na:

- zabieranie pasażerów w państwie członkowskim prowadzenia działalności przez operatora i dostarczanie ich do innego kraju lub odwrotnie; lub
- zabieranie i dowożenie pasażerów w państwie członkowskim, w którym operator ma siedzibę, w celu przeprowadzenia lokalnych wycieczek w innym kraju.

Aby kwalifikować się jako transport dwustronny, wycieczka lokalna musi: i) być przeznaczona dla pasażerów niebędących rezydentami; ii) być poprzedzona przewozem międzynarodowym z tymi samymi pasażerami, iii) odbywać się tym samym pojazdem lub innym pojazdem tego samego przewoźnika<sup>14</sup>.

- *Kierowcy wykonujący międzynarodowe operacje dwustronne nie są uważani za pracowników delegowanych.*

### **2.2.2.4 Operacja dwustronna + jedna czynność polegająca na zabraniu i/lub wysadzeniu pasażerów w państwie członkowskim przekraczania granicy**

Operacja ta jest rozumiana jako operacja dwustronna, podczas której ma miejsce jedna dodatkowa czynność polegająca na zabraniu i/lub wysadzeniu pasażerów. "Oraz/lub" oznacza, że może mieć miejsce jedno zabranie lub jedno wysadzenie, ale także jedno zabranie i jedno wysadzenie. W tym drugim przypadku te dwie czynności nie mogą mieć miejsca w tym samym państwie członkowskim (stanowiłoby to kabotaż).

- *Kierowcy wykonujący operacje dwustronne z jedną dodatkową czynnością nie są uznawani za pracowników delegowanych.*

### **2.2.2.5 Tranzyt**

---

<sup>14</sup> Art. 13 rozporządzenia 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie 561/2006.

Tranzyt jest rozumiany jako przemieszczanie się przez terytorium państwa członkowskiego bez jakiegokolwiek czynności związanej z zabieraniem lub rozładowywaniem pasażerów.

- *Kierowcy przejeżdżający tranzytem przez państwa członkowskie nie są pracownikami delegowanymi.*

### 2.2.2.6 Początkowy lub końcowy odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego

Kierowcy wykonujący początkowy lub końcowy odcinek trasy, który sam w sobie stanowi międzynarodową operację dwustronną, nie są uznawani za pracowników delegowanych.

Natomiast kierowcy wykonujący początkowy lub końcowy odcinek drogi, który sam w sobie składa się z operacji innej niż dwustronna, są kierowcami delegowanymi.

### 2.2.2.7 Inne operacje

Innym rodzajem przewozu drogowego jest przejazd bez pasażerów. Zgodnie z pytaniami i odpowiedziami<sup>15</sup>, zasady mające zastosowanie do podróży bez pasażerów rozciągają się na podróż powiazaną. Na przykład, podróż w następstwie przewozu kabotażowego lub międzynarodowego przewozu niebędącego przewozem dwustronnym stanowiłaby sytuację delegowania. I odwrotnie, podróż bez pasażerów po operacji dwustronnej nie byłaby delegowaniem.

### 2.2.2.8 Przegląd

Rodzaj operacji	W poście	Bez księgowania
Kabotaż	✓	
Wycieczka lokalna bez podróży wychodzącej	✓	
Transport dwustronny, po którym następuje lub nie wycieczka lokalna		✓
Transport dwustronny + 1 czynność odbierania i/lub wysadzania pasażerów		✓
Operacja dwustronna jako część początkowego/końcowego etapu połączonej operacji drogowej		✓

<sup>15</sup> Komisja Europejska (2022), *Pytania i odpowiedzi dotyczące delegowania kierowców na mocy dyrektywy 2020/1057 w kontekście przewozu osób.*

Operacja niedwustronna jako część początkowego/końcowego etapu drogowego operacji łączonej	✓	
Tranzyt		✓

Tabela 2 - Przegląd *lex specialis* w odniesieniu do przewozu osób

### Podsumowanie

- W transporcie drogowym to, czy kierowca jest delegowany, czy nie, zależy od stopnia powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. W *lex specialis* rozróżnia się rodzaje operacji transportowych, do których powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące delegowania, oraz te, do których przepisy dotyczące delegowania nie powinny mieć zastosowania.
- **W przypadku transportu towarów** - "kabotaż", "operacja dwustronna jako część początkowego lub końcowego odcinka drogowego operacji łączonej" oraz "operacje cross-trade/nie dwustronne" wchodzi w zakres delegowania.
- **W przypadku transportu pasażerów** - "kabotaż", "wycieczka lokalna bez podróży wyjazdowej" i "operacja dwustronna jako część początkowego / końcowego odcinka drogowego operacji łączonej" wchodzi w zakres delegowania.
- Dalsze szczegółowe opisy różnych operacji transportowych można znaleźć w *Załącznikach 1 i 2*. *Załącznik 3* przywołuje zasady określające prawo właściwe dla stosunku pracy.

## 2.3 Oddelegowanie lub nie - obowiązujące warunki zatrudnienia

Operacje drogowe, które nie stanowią sytuacji delegowania, podlegają wyłącznie prawu pracy mającemu zastosowanie do umowy o pracę. Jak opisano bardziej szczegółowo w załączniku 3 do niniejszych wytycznych, rozporządzenie Rzym I określa, które prawo krajowe ma zastosowanie do stosunku pracy. Co do zasady, klauzula wyboru prawa w umowie o pracę będzie wskazywać prawo właściwe. Prawo to jest wskazane w oświadczeniu o delegowaniu w wierszu c.7 (zob. Box 3 - Przykład oświadczenia o delegowaniu). W przypadku braku takiego wyraźnego wyboru prawa, do umowy o pracę stosuje się zwykle miejsce pracy kierowcy. W każdym razie wybór prawa nie może stanowić odstępstwa od bezwzględnie obowiązujących przepisów dotyczących zwykłego miejsca pracy kierowców.

W przypadku, gdy operacja transportu drogowego stanowi sytuację delegowania, przyjmujące państwo członkowskie jest zobowiązane do stosowania podstawowej listy zasad zatrudnienia



w odniesieniu do delegowanych kierowców w czasie ich delegowania, oprócz prawa mającego zastosowanie do konkretnej umowy o pracę.

Rdzeń zasad, które muszą być zagwarantowane przez przyjmujące państwo członkowskie, obejmuje podstawowe aspekty stosunku pracy, w tym wynagrodzenie, czas pracy, bezpieczeństwo i higienę pracy oraz dodatki (zob. Box 1 - Delegowanie - warunki mające zastosowanie zgodnie ze standardami kraju przyjmującego).

W poniższych akapitach omówiono pojęcia wynagrodzenia i dodatków, które są kluczowymi elementami pakietu wynagrodzeń pracowników delegowanych, a także kwestie związane z czasem trwania delegowania.

- Maksymalne okresy pracy i minimalne okresy odpoczynku
- Minimalny płatny urlop roczny
- Wynagrodzenie
- Warunki wynajmowania pracowników, w szczególności przez przedsiębiorstwa pracy tymczasowej
- Zdrowie i bezpieczeństwo
- Środki ochronne dla kobiet w ciąży i młodych matek
- Równe traktowanie kobiet i mężczyzn oraz inne przepisy dotyczące niedyskryminacji
- Warunki zakwaterowania pracowników, jeśli pracodawca zapewnia je poza ich stałym miejscem pracy
- Dodatki lub zwrot kosztów podróży, wyżywienia i zakwaterowania.

*Box 1 - Delegowanie - warunki mające zastosowanie zgodnie ze standardami kraju przyjmującego*

### 2.3.1 Wynagrodzenie i dodatki

Dyrektywa o pracownikach delegowanych ustanawia zasadę równego wynagrodzenia dla kierowców delegowanych i lokalnych. Elementy składowe wynagrodzenia są określane wyłącznie przez przyjmujące państwo członkowskie.

Przy obliczaniu i porównywaniu kwoty należnej kierowcy z kwotą faktycznie wypłaconą, należy wziąć pod uwagę całkowitą kwotę brutto wynagrodzenia<sup>16</sup>.

Aby zapewnić przejrzystość, wszystkie elementy składowe wynagrodzenia powinny być wystarczająco szczegółowo określone w odpowiedniej dokumentacji. Dodatki "*specyficzne dla delegowania*"<sup>17</sup> mogą stanowić istotny element kwot należnych pracownikowi delegowanemu.

#### 2.3.1.1 Obliczanie wynagrodzenia: dodatki, które należy traktować jako część wynagrodzenia.

Dodatki, takie jak diety za pracę za granicą, których wysokość różni się w zależności od okresu delegowania pracownika, lub za przewóz określonego rodzaju ładunku, które **nie są** wypłacane

<sup>16</sup> Motyw 18 dyrektywy 2018/957 zmieniającej dyrektywę 96/71 dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

<sup>17</sup> Motywy 19 i 20 dyrektywy 2018/957 zmieniającej dyrektywę 96/71 dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, takich jak wydatki na podróż, wyżywienie i zakwaterowanie, powinny być uznawane za część wynagrodzenia<sup>18</sup>. Takie dodatki powinny być zatem brane pod uwagę w celu porównania kwot brutto wynagrodzenia<sup>19</sup>.

### **2.3.1.2 Obliczanie wynagrodzenia: dodatki, które nie są częścią wynagrodzenia.**

Dodatki związane z oddelegowaniem nie są uznawane za część wynagrodzenia, jeśli są wypłacane jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych w związku z oddelegowaniem, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania. Wydatki te muszą zostać pokryte przez pracodawcę oprócz wynagrodzenia. Wydatki te nie mogą być zatem odliczane od wynagrodzenia wypłacanego pracownikowi<sup>20</sup>. Dyrektywa o pracownikach delegowanych wyraża zasadę, że wydatki te muszą być pokrywane przez pracodawcę zgodnie z prawem krajowym i/lub praktyką mającą zastosowanie do stosunku pracy.

W przypadku, gdy warunki zatrudnienia mające zastosowanie do stosunku pracy nie określają, czy, a jeśli tak, to które elementy dodatku specyficznego dla oddelegowania są wypłacane jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych w związku z oddelegowaniem lub które stanowią część wynagrodzenia, wówczas cały dodatek uznaje się za wypłacany jako zwrot wydatków<sup>21</sup>.

### **2.3.1.3 Dodatki lub zwrot wydatków na pokrycie kosztów podróży, wyżywienia i zakwaterowania dla pracowników przebywających poza domem z powodów zawodowych podczas delegowania w przyjmującym państwie członkowskim.**

Pracownik delegowany, który podczas delegowania jest zobowiązany do podróżowania do i z regularnego miejsca pracy w przyjmującym państwie członkowskim lub jest tymczasowo wysłany przez pracodawcę z tego regularnego miejsca pracy do innego miejsca pracy w tym przyjmującym państwie członkowskim, jest uprawniony do wszelkich diet lub zwrotu kosztów na pokrycie kosztów podróży, wyżywienia i zakwaterowania dla pracowników przebywających poza domem z powodów zawodowych, w przypadku gdy są one przewidziane dla pracowników krajowych, w przyjmującym państwie członkowskim<sup>22</sup>. Oznacza to, że przepis ten ma zastosowanie do pracowników delegowanych, o ile istnieje on w odniesieniu do pracowników krajowych w przyjmującym państwie członkowskim. Tak więc, jeśli taki przepis istnieje w przyjmującym państwie członkowskim, zwrot tych wydatków musi być uzupełnieniem wynagrodzenia, jak wyjaśniono w sekcji 2.3.1.2 powyżej.

**UWAGA:** Zasadniczo uprawnienia określone w sekcji **2.3.1.3** mają zastosowanie do kierowców delegowanych objętych zakresem dyrektywy (UE) 2020/1057. Jednak w większości

---

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidsped z dnia 8 lipca 2021 r.

<sup>19</sup> Motyw 18 dyrektywy 2018/957.

<sup>20</sup> Motyw 18, 19 i art. 1 ust. 2 lit. c) dyrektywy 2018/957 zmieniającej dyrektywę 96/71 dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

<sup>21</sup> Motyw 20 i art. 3. 7 dyrektywy 96/71.

<sup>22</sup> Komisja Europejska (2019), *Praktyczny przewodnik dotyczący delegowania*, s. 24.

przypadków sytuacji, w których kierowcy ci mogliby skorzystać z tych uprawnień, mogą wystąpić tylko wyjątkowo.

### 2.3.2 Obliczanie czasu trwania delegowania

W *lex specialis* wyjaśniono, że do celów obliczenia czasu trwania sytuacji delegowania należy uznać, że delegowanie kończy się, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie w ramach wykonywania międzynarodowego przewozu rzeczy lub osób<sup>23</sup>. Jednakże *lex specialis* nie określa, od którego momentu okres delegowania należy uznać za rozpoczęty.

Grupa ekspertów Komisji, wspierana przez Służbę Prawną Komisji Europejskiej, opracowała dokument zawierający pytania i odpowiedzi, zawierający wytyczne dotyczące momentu rozpoczęcia delegowania w określonych sytuacjach. Tabele zawarte w załącznikach 1 i 2 (przedstawiające uproszczone wyjaśnienie zasad, wyjaśniające, które operacje wchodzi w zakres *lex specialis*, a które nie, a także kiedy rozpoczyna się i kończy delegowanie) opierają się na tych pytaniach i odpowiedziach.

#### Podsumowanie

Podczas kontroli drogowych nie zawsze można ustalić obowiązujące warunki zatrudnienia. Kontrole drogowe mogą być jednak przydatne w identyfikowaniu faktycznych rozbieżności, które następnie stanowią podstawę do dalszych kontroli.

## 2.4 Inne przypadki

### 2.4.1 Kierowcy zatrudniani przez agencje pracy tymczasowej

Szczególne przepisy dotyczące delegowania kierowców zawarte w *lex specialis* mają zastosowanie wyłącznie do kierowców zatrudnionych bezpośrednio przez przedsiębiorstwo, które deleguje kierowców do innego państwa członkowskiego na swój rachunek i pod swoim kierownictwem<sup>24</sup>. Kierowcy zatrudniani przez agencje pracy tymczasowej nie są objęci *lex specialis*. W związku z tym, co do zasady, są oni objęci Dyrektywą o delegowaniu pracowników podczas wykonywania jakichkolwiek przewozów transgranicznych.

Przykład: agencja pracy tymczasowej udostępnia kierowcę hiszpańskiemu przedsiębiorcy w celu dostarczenia całej ciężarówki towarów z Hiszpanii do Portugalii. Podczas gdy ciężarówka należy do hiszpańskiego operatora, kierowca jest bezpośrednio zatrudniony przez agencję pracy tymczasowej. *Lex specialis* nie ma zastosowania, a cała podróż podlega dyrektywie o pracownikach delegowanych.

<sup>23</sup> Artykuł 1.8

<sup>24</sup> Zob. art. 1 ust. 2 dyrektywy 2020/1057 i art. 1 ust. 3a dyrektywy 96/71.

## 2.4.2 Przeniesienie wewnątrz firmy

*Lex specialis* nie ma zastosowania do kierowców oddelegowanych przez pracodawcę do pracy na rzecz podmiotu znajdującego się w innym państwie członkowskim, ale należącego do tej samej grupy przedsiębiorstw. Sytuacje te podlegają wyłącznie dyrektywie o pracownikach delegowanych.

Przykład: Słowacka spółka zależna przypisuje swoich kierowców do centrali z siedzibą w Holandii. Słowacki pracodawca i holenderski użytkownik należą do tej samej grupy przedsiębiorstw. *Lex specialis* nie ma zastosowania, a sytuacja ta podlega dyrektywie o pracownikach delegowanych.

## 2.4.3 Operacje z krajami trzecimi

Dyrektywa o pracownikach delegowanych stanowi, że podmioty spoza UE nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa z UE<sup>25</sup>. Prawo krajowe i/lub umowa dwustronna między danym państwem członkowskim a państwem trzecim może zezwalać podmiotom z państw trzecich na prowadzenie działalności na terytorium tego państwa członkowskiego. Ani *lex specialis*, ani dyrektywa o pracownikach delegowanych nie będą miały zastosowania w takich przypadkach. Zastosowanie obu instrumentów wymaga bowiem, aby operator miał siedzibę w państwie członkowskim UE. Warunki mające zastosowanie do operatora z państwa trzeciego będą regulowane treścią umowy dwustronnej i/lub przepisami krajowymi. Przepisy krajowe mogą również nakładać wymogi administracyjne na operatorów z państw trzecich (np. składanie deklaracji delegowania za pośrednictwem systemów krajowych).

Może się również zdarzyć, że firma z siedzibą w UE zatrudnia kierowców z państw trzecich do wykonywania zadań na terenie Unii. W takich przypadkach obywatelstwo pracownika nie ma żadnego wpływu na obowiązujące warunki zatrudnienia. Od momentu, gdy kierowca z państwa trzeciego jest prawnie upoważniony do wykonywania pracy w Unii, zasady opisane w niniejszych wytycznych mają zastosowanie bez jakiegokolwiek dyskryminacji, ponieważ kierowca jest zatrudniony przez firmę z siedzibą w UE.

## 2.4.4 Kierowcy pracujący na własny rachunek

Przepisy *lex specialis* i dyrektywy o delegowaniu pracowników mają zastosowanie wyłącznie do pracowników. Pracownik samozatrudniony powinien być uważany za niezależnego wykonawcę, który nie podlega ochronie przepisów dotyczących delegowania i którego swoboda wyboru obowiązujących systemów prawnych jest nadrzędna.

Operatorzy mogą nadużywać fałszywego samozatrudnienia w celu obejścia swoich obowiązków jako pracodawców. Szczególną uwagę należy zatem zwrócić na upewnienie się, że samozatrudniony kierowca jest prawdziwym niezależnym wykonawcą.

---

<sup>25</sup> Art. 1 ust. 4 dyrektywy o pracownikach delegowanych.

Dyrektywa w sprawie egzekwowania przepisów dotyczących delegowania nakłada na organy publiczne, za pomocą IMI, obowiązek oceny istotnych faktów wykraczających poza formalne ustalenia między stronami, w tym wykonywania pracy, podporządkowania i wynagrodzenia pracownika<sup>26</sup>.

TSUE uważa również, że zestaw "obiektywnych kryteriów" powinien określać, czy osoba prowadząca działalność na własny rachunek zgodnie z prawem krajowym może być traktowana jako pracownik do celów stosowania prawa UE.

Zdaniem Trybunału istotną cechą stosunku pracy jest to, że przez określony czas jedna osoba świadczy usługi na rzecz i pod kierownictwem innej osoby, w zamian za co otrzymuje wynagrodzenie<sup>27</sup>.

Zgodnie z ugruntowaną praktyką europejski sędzia bierze pod uwagę następujące cechy:

- Autonomia, w szczególności w odniesieniu do swobody wyboru czasu, miejsca i treści jego pracy.
- Czy pracownik ponosi ryzyko handlowe pracodawcy.
- Czy pracownik stanowi integralną część działalności pracodawcy, czy też wykonuje zadania dla kilku zleceniodawców.

#### **Podsumowanie**

- *Lex specialis* ma zastosowanie wyłącznie do kierowców zatrudnionych bezpośrednio przez firmę, która deleguje kierowców do innego państwa członkowskiego na swój rachunek i pod swoim kierownictwem. Kierowcy zatrudniani przez agencje pracy tymczasowej są objęci dyrektywą o delegowaniu pracowników. Kierowcy wykonujący zadania w innym państwie członkowskim w ramach transferów wewnątrz przedsiębiorstwa są również objęci dyrektywą o delegowaniu pracowników.
- Warunki mające zastosowanie do operatora z kraju trzeciego (spoza UE) będą regulowane treścią prawa krajowego i/lub jakiegokolwiek umowy dwustronnej podpisanej z krajem trzecim (spoza UE). Operatorzy z krajów trzecich nie mogą jednak otrzymać korzystniejszych warunków niż operatorzy z UE.
- Jeśli chodzi o operatorów z UE, narodowość kierowcy nie ma znaczenia. Fakt, że kierowca z kraju trzeciego legalnie pracuje na terytorium UE, sprawi, że będzie on podlegał prawu UE.
- *Dyrektywa lex specialis* i dyrektywa dotycząca delegowania pracowników mają zastosowanie wyłącznie do pracowników. Organy ścigania powinny jednak zwracać szczególną uwagę, gdy kierowcy twierdzą, że są samozatrudnieni i upewnić się, czy "samozatrudnienie" nie jest wykorzystywane do uchylenia się od jakichkolwiek obowiązków wynikających z *lex specialis* lub dyrektywy o delegowaniu pracowników. Niektóre czynniki, które mogą wskazywać na zależny stosunek pracy,

<sup>26</sup> Art. 4 ust. 5 dyrektywy 2014/64

<sup>27</sup> Zob. na przykład *FNV Kunst C-413/13 z 4.12.2014 r., pkt 34.*

obejmują autonomię dostępną dla kierowcy, czy kierowca dzieli ryzyko handlowe pracodawcy oraz czy kierowca wykonuje zadania dla kilku zleceniodawców.

### 3. Egzekwowanie zasad

W tej części dokumentu przedstawiono zalecenia dotyczące kontroli drogowych i kontroli systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). Sugeruje się zapewnienie ciągłości między kontrolami drogowymi a kontrolami IMI, tak aby sytuacje delegowania i podejrzenia nadużyć wykryte podczas kontroli drogowej były następnie badane bardziej dogłębnie. Podejrzenia nadużyć mogą przybierać formę "czerwonych flag", które służby drogowe mogłyby przekazywać kolegom odpowiedzialnym za kontrole IMI.

Kontrole IMI powinny mieć miejsce również w przypadku braku kontroli drogowych. Biorąc pod uwagę znaczną liczbę zgłoszeń delegowania rejestrowanych co miesiąc w systemie IMI, niniejsze wytyczne sugerują podobne podejście do filtrowania - oparte na tych samych czerwonych flagach - w celu skutecznego ukierunkowania kontroli.

#### 3.1 Przepisy administracyjne i środki kontroli

W *lex specialis* przewidziano następujące przepisy administracyjne i środki kontroli w celu egzekwowania zasad delegowania podczas kontroli drogowych i kontroli IMI oraz kontroli w obiektach:

- Najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania przewoźnicy drogowi muszą złożyć oświadczenie o delegowaniu, zawierające istotne informacje o kierowcy i delegowaniu. Zgłoszenie to składa się za pośrednictwem portalu zgłoszeń delegowania w transporcie drogowym (zwanego dalej "RTPD")<sup>28</sup>. RTPD jest wielojęzycznym publicznym interfejsem połączonym z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (zwanym dalej "IMI").
- Podczas delegowania mogą wystąpić kontrole drogowe. Służby drogowe mogą zażądać tylko trzech dokumentów w celu sprawdzenia zgodności z zasadami delegowania: kopii oświadczenia o delegowaniu złożonego w RTPD; listów przewozowych lub równoważnych dowodów; oraz zapisów tachografu. Inspektorzy drogowi mają do dyspozycji narzędzie "skanowania na drodze", które pozwala im sprawdzić ważność deklaracji delegowania. Poniższa *sekcja 3.2* zawiera wskazówki dotyczące korzystania z tego narzędzia i informacji zawartych w tych dokumentach.
- Po upływie okresu delegowania właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą podjąć decyzję o zażądaniu dodatkowych informacji. Operator ma 8 tygodni na zastosowanie się do tych wniosków o dodatkowe dokumenty, które należy przedłożyć za pośrednictwem RTPD. Poniższa *sekcja 3.3* odnosi się bardziej szczegółowo do kontroli IMI. Jeśli kontrola drogowa wykaże sytuację delegowania, której przewoźnik nie zadeklarował w RTPD, organy ścigania powinny skorzystać z ogólnego modułu delegowania pracowników, aby zażądać dalszych informacji. Można również skorzystać z modułu transportu drogowego wykorzystywanego do oceny warunków prowadzenia działalności.

---

<sup>28</sup> RTDP jest dostępny na tej stronie internetowej: [Transport drogowy - Deklaracja oddelegowania](#).

- Po upływie okresu 8 tygodni, jeżeli prowadzący instalację nie zastosuje się do wniosku o dodatkowe informacje, przyjmujące państwo członkowskie może zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa, w którym prowadzący instalację ma siedzibę. W tym celu organy tego rodzimego państwa członkowskiego mają dostęp do oświadczenia i innych informacji przedłożonych przez prowadzącego instalację w RTPD. Dodatkowe zasady wzajemnej pomocy między przyjmującym państwem członkowskim a państwem członkowskim prowadzenia działalności określono w dyrektywie w sprawie egzekwowania przepisów dotyczących delegowania w celu ułatwienia wdrażania, stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących delegowania<sup>29</sup>. Współpraca między różnymi organami została opisana w *sekcji 3.4*.

### **Podsumowując**

Istnieją trzy główne narzędzia kontroli delegowania kierowców na drogach:

1. Interfejs publiczny (portal RTPD) - przeznaczony dla firm
  2. Aplikacja "*Scan on the road*" - do użytku organów na poboczach dróg
  3. System IMI (system wymiany informacji na rynku wewnętrznym) - do użytku władz
- Firmy muszą składać standardowe oświadczenia o delegowaniu za pośrednictwem publicznego interfejsu najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania.
  - Organy drogowe (w przyjmujących państwach członkowskich) sprawdzają deklaracje delegowania, skanując kod QR deklaracji delegowania. Mogą również zażądać ograniczonej liczby dokumentów.
  - Organy odpowiedzialne za kontrolę IMI w przyjmujących państwach członkowskich mogą zażądać dodatkowych dokumentów bezpośrednio od firmy (w tym zapisów tachografu, odcinków wypłat, umów o pracę).
  - Organy odpowiedzialne za kontrolę IMI w macierzystych państwach członkowskich mogą otrzymywać wnioski o pomoc od organów w przyjmujących państwach członkowskich, gdy spółka nie współpracuje z organami przyjmującymi.
  - Należy ustanowić kanały wzajemnej komunikacji między wszystkimi organami krajowymi w celu zapewnienia ukierunkowanego i skutecznego egzekwowania przepisów.

Aktywne kanały komunikacji między różnymi poziomami egzekwowania prawa pomagają zapewnić bardziej ukierunkowane i skuteczne egzekwowanie przepisów.

Przydatna byłaby ciągłość między inspekcją drogową a organami IMI:

- zapewnienie, że podejrzenie nadużycia wykryte na drodze jest następnie badane bardziej szczegółowo poprzez odpowiednie kontrole IMI.

<sup>29</sup> Art. 6 i 7 dyrektywy 2014/67 w sprawie egzekwowania delegowania.



- w przypadku zidentyfikowania sytuacji delegowania podczas kontroli drogowej, kontynuowanie kontroli w celu zapewnienia, że kierowca jest odpowiednio chroniony przez normy kraju przyjmującego, w tym właściwą kwotę wynagrodzenia.

Aktywna współpraca między organami transportu drogowego a organami odpowiedzialnymi za moduł delegowania pracowników okazałaby się przydatna:

- prowadzić rejestr, a w stosownych przypadkach prowadzić dochodzenie w sprawie przewoźników drogowych w przypadku braku deklaracji delegowania, gdy istnieje podejrzenie, że operacja jest delegowana;
- zweryfikować prawo właściwe dla umowy o pracę (biorąc pod uwagę na przykład zwykłe miejsce pracy i status zatrudnienia).

Właściwe organy IMI mogą działać na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym. IMI obejmuje również koordynatorów IMI, którzy mogą odgrywać rolę koordynatorów w odniesieniu do przepływów pracy IMI<sup>30</sup>.

*Box 2 - Znaczenie kanałów komunikacji między organami egzekwowania prawa*

## 3.2 Kontrole drogowe

### 3.2.1 Cel

Jeśli chodzi o *lex specialis*, głównym aspektem kontroli drogowej jest ustalenie istnienia ważnych deklaracji delegowania w celu uruchomienia i ukierunkowania dalszych środków egzekucyjnych.

Kontrole drogowe mogą być również ważnymi instrumentami wczesnego wykrywania. W przypadku zidentyfikowania sytuacji delegowania podczas kontroli drogowej, mogą nastąpić kolejne kontrole za pośrednictwem interfejsu IMI w celu zapewnienia, że kierowca jest odpowiednio chroniony przez normy kraju przyjmującego i że otrzymuje właściwą kwotę wynagrodzenia.

W przypadku, gdy operacja transportu drogowego nie stanowi sytuacji delegowania, możliwe jest, że przedsiębiorstwo nie pojawi się w module delegowania w systemie IMI. Ten brak wpisu sam w sobie nie wyklucza dalszych kontroli IMI za pośrednictwem ogólnych modułów delegowania pracowników i warunków prowadzenia działalności (zob. *sekcja 3.3* poniżej).

### 3.2.2 Dokumenty, o które należy poprosić i na co zwrócić uwagę

---

<sup>30</sup> Zob. *sekcja 2.3 Systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) - Podręcznik użytkownika - Aktualizacja 2012 (europa.eu)*.

Do 2 lutego 2022 r. państwa członkowskie wdrażały różne przepisy dotyczące wymogów administracyjnych i środków kontroli. Wraz z wdrożeniem *lex specialis* do prawa krajowego, jeden zestaw środków będzie miał jednolite zastosowanie w całej Unii.

Podczas kontroli drogowych organy ścigania mogą zażądać tylko trzech rodzajów dokumentów w celu sprawdzenia zgodności z zasadami delegowania:

- kopię oświadczenia o delegowaniu,
- list(y) przewozowy(e), oraz
- zapisy tachografu.

Firmy mają obowiązek dopilnować, aby kierowcy dysponowali powyższymi dokumentami, a kierowca ma obowiązek udostępnić je na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych.

### **3.2.2.1 Deklaracja oddelegowania**

#### *Opis*

W przypadku operacji transportowych wchodzących w zakres delegowania zgodnie z *lex specialis*, przewoźnicy drogowi muszą zapewnić, aby delegowani kierowcy mieli do dyspozycji kopię zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem RTPD. Kopia może być w wersji papierowej lub elektronicznej.

Wszystkie deklaracje delegowania składane za pośrednictwem RTPD są generowane z indywidualnym kodem QR, który strażnik drogowy musi zeskanować, aby sprawdzić autentyczność i ważność deklaracji.

Jak pokazano w poniższej ramce 3, kompletna deklaracja zawiera następujące informacje:

- Tożsamość operatora, przynajmniej w formie numeru licencji wspólnotowej, jeśli taki numer jest dostępny.
- Dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby kontaktowej w państwie członkowskim prowadzenia działalności do celów dalszej komunikacji.
- Tożsamość kierowcy, jego adres zamieszkania i numer prawa jazdy. RTPD umożliwia operatorom wypełnienie dodatkowych informacji. Chociaż informacje te nie są obowiązkowe, służby drogowe powinny sprawdzić te dodatkowe dane, jeśli są one dostępne.
- Data rozpoczęcia umowy o pracę i prawo mające do niej zastosowanie.
- Przewidywana data rozpoczęcia i zakończenia delegowania.
- Tablice rejestracyjne pojazdów silnikowych.
- Niezależnie od tego, czy świadczone usługi transportowe obejmują przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy kabotaż.

## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting Netherlands  
a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022  
a.3 Type of operation(s) International carriage  
Cabotage operations  
a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

### Company information

e.1 Name Greenhorse  
e.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
e.4 National company register number GH2022  
e.6 Country of registration Belgium  
e.7 Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77  
b.2 Last update 04/08/2022 15:20  
b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name xx xx  
c.3 Driving licence xx  
c.5 Address of residence xx  
xx  
xx  
Belgium  
c.6 Start date of employment contract 01/08/2022  
c.7 Applicable law Belgium  
employment contract

### Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse  
f.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
f.3 Phone number +32494444444  
f.4 Professional Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card  
d.2 Number xx  
d.5 Issuing country Belgium

### Contact Person

g.1 Name peter greenhorse  
g.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
g.3 Phone number +32494444444  
g.4 Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Box 3 - Przykład oświadczenia o delegowaniu

### Cel

Celem ważnego oświadczenia o delegowaniu jest zapewnienie, że firma i kierowca są należycie zarejestrowani w rejestrach kraju przyjmującego, co może spowodować późniejsze i bardziej dogłębne kontrole. Ponadto, szybka ocena informacji zawartych w oświadczeniu pomoże organowi kontroli drogowej wyrobić sobie opinię na temat możliwych nadużyć lub obchodzenia obowiązujących przepisów dotyczących delegowania i powiązanych przepisów. Na tej podstawie rozbieżności i sygnały ostrzegawcze mogą zostać przekazane właściwym organom IMI w celu przeprowadzenia dalszych kontroli. Jak opisano w sekcji 3.2.3 poniżej, sygnały ostrzegawcze uzasadniające bardziej dogłębne kontrole obejmują brak, nieważne lub

niespójne dokumenty oraz widoczną rozbieżność między zwykłym miejscem pracy a prawem właściwym dla umowy o pracę.

### *Skanowanie w drodze*

Deklaracje oddelegowania są generowane z indywidualnym kodem QR, który służby drogowe muszą sprawdzić, aby ocenić ważność dokumentu. Kontrola odbywa się za pośrednictwem aplikacji "skanuj na drodze". Aplikacja ta jest dostępna we wszystkich 24 językach. Aplikacja nie wymaga uwierzytelnienia. Może być używana na dowolnym urządzeniu mobilnym z połączeniem internetowym i działającą kamerą.

Po zeskanowaniu kodu QR za pomocą aplikacji "skanuj na drodze" urządzenie mobilne pobiera z RTPD deklarację delegowania przesłaną przez operatora. Organy drogowe mogą następnie sprawdzić, czy informacje na kopii deklaracji przekazanej przez kierowcę są takie same, jak w najnowszej wersji przesłanej za pośrednictwem RTPD.

Podczas skanowania oświadczeń o delegowaniu mogą wystąpić trzy sytuacje:

- i. Wszystkie informacje wyświetlane na urządzeniu mobilnym są identyczne z informacjami widniejącymi na dokumencie przekazanym przez kierowcę. Można zatem przyjąć, że deklaracja delegowania jest ważna.
- ii. Informacje wyświetlane na urządzeniu mobilnym nie są identyczne z dokumentem przekazanym przez kierowcę. Dokument ten jest najprawdopodobniej nieaktualny. Organy drogowe mogą zobaczyć na swoim urządzeniu datę ostatniej aktualizacji oświadczenia o delegowaniu.
- iii. We wniosku wyraźnie wskazano, że oświadczenia nie można znaleźć w systemie IMI. Można zatem założyć, że dokument przekazany przez kierowcę jest fałszywy.

**Moduł szkoleniowy dotyczący zamiaru egzekwowania przepisów drogowych można obejrzeć pod tym linkiem:**  
**[https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s.](https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s)**

### **Skanowanie na drodze krok po kroku**

Krok 1. Uzyskaj dostęp do aplikacji



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Krok 2. Zeskanuj deklarację oddelegowania



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operator(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/20F
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1c94716e-3095-432a-819b-6a1578c2d48464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

### Krok 3. Przejrzenie deklaracji

- Ważna deklaracja (identyczne informacje jak w deklaracji oddelegowania)

← Back to scan
i ?

---

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC081, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF64454**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE1258-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

## ➤ Deklaracja wygasła

← Back to scan

Declaration number: **13644813708\_4658-a962-427fab6cfecc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE12/58-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪

**Company address**

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Box 4 Skanowanie na drodze krok po kroku



### 3.2.2.2 Listy przewozowe lub równoważne dowody

#### *Opis*

Kierowcy muszą mieć do dyspozycji dowód operacji transportowej mającej miejsce w przyjmującym państwie członkowskim. Mogą to być dokumenty takie jak papierowy lub elektroniczny list przewozowy (zwany dalej "e-CMR") lub równoważne dowody. Dowody te muszą zawierać informacje na temat przychodzącego przewozu międzynarodowego i każdego kolejnego wykonanego przewozu kabotażowego<sup>31</sup>.

#### *Cel*

Jednym z celów e-CMR lub papierowego listu przewozowego jest wskazanie rodzaju wykonywanej operacji (np. kabotażu), a także wskazanie, że taka operacja jest autentyczna (np. w przypadku kabotażu list przewozowy może wskazywać, czy odbywa się on w ramach podróży międzynarodowej i czy nie przekracza maksymalnej kwoty działalności dozwolonej w przyjmującym państwie członkowskim).

List przewozowy może również znacznie przyspieszyć identyfikację sytuacji delegowania podczas kontroli drogowej. Na przykład, gdy list przewozowy wskazuje na przewóz kabotażowy, można bezpiecznie założyć, że kierowca znajduje się w sytuacji delegowania. Jeśli z listu przewozowego wynika, że kabotaż jest nielegalny, uruchamiany jest cały szereg innych konsekwencji i dalszych kontroli<sup>32</sup>. Jednak w przypadku delegowania kierowca wykonujący nielegalny kabotaż musi również zostać uznany za delegowanego.

Aby uzyskać więcej informacji na temat tego, w jaki sposób listy przewozowe mogą mieć znaczenie dla księgowania, patrz *sekcja 3.2.4* poniżej, która opisuje sekwencję zdarzeń dotyczących wykorzystania listów przewozowych do określenia sytuacji księgowania.

Ogólnie rzecz biorąc, istnienie przewozu kabotażowego uzasadnia powiadomienie organów odpowiedzialnych za dochodzenia IMI, aby uruchomić odpowiednie kontrole w celu zapewnienia, że kierowca ma zagwarantowany odpowiedni poziom ochrony w czasie delegowania.

### 3.2.2.3 Zapisy tachografu

#### *Opis*

Zapisy z tachografu stanowią również użyteczny dowód dla organów egzekwujących prawo w celu sprawdzenia, czy operacje transportowe wchodzą w zakres delegowania, czy też

---

<sup>31</sup> Art. 8 ust. 3 rozporządzenia 1072/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych

<sup>32</sup> Takie kontrole nie są uwzględnione w niniejszym dokumencie, ponieważ koncentruje się on głównie na delegowaniu kierowców.

wykraczają poza ten zakres. Dane dotyczące lokalizacji zarejestrowane w tachografie (w postaci kodów państw członkowskich, w których miały miejsce operacje) mogą być bardzo przydatne do tego celu. Pełny opis danych dotyczących lokalizacji rejestrowanych przez różne generacje i wersje tachografów można znaleźć w wytycznych TRACE 2 dotyczących inteligentnych tachografów.

### *Cel*

Chociaż zapisy z tachografu są przede wszystkim zaprojektowane w celu zapewnienia egzekwowania przepisów dotyczących czasu jazdy i odpoczynku, powinny być również wykorzystywane przez służby drogowe, aby pomóc im ustalić, czy istnieje sytuacja delegowania. Poniższa *sekcja 3.2.4* sugeruje listę kontrolną pytań w celu określenia charakteru operacji drogowej i tego, czy kierowca powinien zostać uznany za delegowanego. Pytania obejmują na przykład ocenę czasu i miejsca rozpoczęcia i zakończenia operacji. Zapisy tachografu dostarczą większości odpowiedzi na tę listę kontrolną pytań, w tym zapisy pozycji pojazdu podczas załadunku i rozładunku. Powinny one zostać wprowadzone przez kierowcę podczas operacji.

### **3.2.3 Czerwone flagi**

Inspektorzy drogowi mogą sprawdzać tylko ograniczoną liczbę dokumentów i danych i muszą działać szybko - zwłaszcza podczas kontroli transportu pasażerskiego. Są oni również zobowiązani do oceny zgodności z szeregiem różnych przepisów, a zasady delegowania są dodatkiem do tej listy.

Skuteczne egzekwowanie przepisów często wymaga przeprowadzenia pełniejszych kontroli po zakończeniu operacji transportu drogowego. Informacje zebrane z trzech dokumentów wymienionych powyżej (tj. 1) deklaracji nadania; 2) listów przewozowych lub równoważnych dowodów; oraz 3) zapisów tachografu) wraz z wynikami interakcji z kierowcą stanowią kluczowe wskazówki, które mogą pomóc w stworzeniu podstawy do późniejszych kontroli z innymi organami. W związku z tym, w stosownych przypadkach, po kontroli transportu drogowego należy przeprowadzić bardziej dogłębną kontrolę.

W przypadku, gdy kontrole drogowe wykazały sytuację delegowania, uzasadnione jest przeprowadzenie dochodzeń IMI w celu zapewnienia, że delegowany kierowca otrzymuje prawidłową kwotę wynagrodzenia i że jest chroniony przez obowiązujące normy kraju przyjmującego w czasie delegowania.

Egzekutorzy drogowi powinni również odgrywać aktywną rolę w uruchamianiu pełniejszych kontroli IMI, gdy mają podejrzenia co do obchodzenia przepisów lub nadużyć. Przekazując odpowiednie informacje zebrane podczas kontroli drogowych właściwym organom, służby kontrolne powinny jednocześnie sygnalizować informacje, które uzasadniają dalsze kontrole. Te czerwone flagi mogą wynikać z braku deklaracji (gdy wykryto sytuację delegowania), nieważnej deklaracji, rozbieżności w dokumentach przedstawionych podczas kontroli drogowej, ale także wrażeń funkcjonariusza drogowego po interakcji z kierowcą.

Podsumowując, ciągłość między kontrolami drogowymi a kontrolami IMI prowadzi do bardziej ukierunkowanego i skutecznego egzekwowania przepisów. Jak opisano w poniższej *sekcji 3.3*, należy również dążyć do aktywnej współpracy między organami IMI odpowiedzialnymi za transport drogowy a organami obsługującymi ogólny moduł delegowania pracowników, tak aby sygnały ostrzegawcze docierały do najbardziej odpowiedniego organu.

Przykłady czerwonych flag obejmują:

- Brak deklaracji delegowania dla operacji transportowej objętej zakresem delegowania: Deklaracja delegowania jest niezbędnym instrumentem do celów egzekwowania przepisów. Jego brak powinien zatem uruchamiać dalsze kontrole, gdy organ egzekwujący prawo ustali, że operacja transportowa jest delegowaniem.
- Nieprawidłowa lub sfałszowana deklaracja oddelegowania:
  - Brak lub nieprawidłowy kod QR.
  - Brak obowiązkowych informacji w deklaracji.
  - Błędne informacje zapisane w deklaracji.
- Rozbieżność między prawem właściwym dla umowy o pracę a zwykłym miejscem pracy i/lub zamieszkania kierowcy:

Pracownik delegowany to pracownik, który przez ograniczony okres wykonuje zadania poza krajem, w którym zwykle pracuje. Jak opisano w załączniku 3, można domniemywać, że zwykle miejsce pracy znajduje się w państwie członkowskim, z którego kierowca zwykle wykonuje znaczną część swojej pracy.

Widoczna rozbieżność między, z jednej strony, obowiązującym prawem pracy widniejącym w wierszu c.7 oświadczenia o delegowaniu a, z drugiej strony, zwykłym miejscem pracy kierowcy powinna spowodować dalsze dochodzenie za pośrednictwem odpowiednich modułów IMI. Właściwe organy mogą na przykład zażądać umowy o pracę i/lub innych dokumentów w celu ustalenia, czy informacje podane w oświadczeniu o delegowaniu są prawidłowe.

- Zgodność między datami oddelegowania a datami zatrudnienia  
Funkcjonariusz drogowy może zauważyć, że umowa o pracę rozpoczęła się mniej więcej w tym samym dniu, co sytuacja delegowania. Uzasadnia to dalsze kontrole obowiązującego prawa pracy i powiązanych sytuacji delegowania<sup>33</sup>.

Datę rozpoczęcia umowy o pracę można znaleźć w wierszu c.6 oświadczenia o delegowaniu. Okres delegowania jest wskazany w wierszu a.2. Zapisy tachografu mogą również wskazywać na brak aktywności kierowcy w kraju siedziby pracodawcy.

- Kierowca jest samozatrudniony lub zatrudniony przez agencję pracy tymczasowej:  
Jest mało prawdopodobne, aby kierowca pracujący na własny rachunek posiadał oświadczenie o delegowaniu. Sygnał ostrzegawczy przekazany właściwym organom IMI mającym dostęp do modułu dotyczącego delegowania z pożytkiem uruchomiłby

---

<sup>33</sup> Zob. na przykład *art. 4 dyrektywy wykonawczej 2014/67*.

kolejne kontrole w celu upewnienia się, że kierowca pracujący na własny rachunek jest rzeczywiście niezależnym wykonawcą.

- Rozbieżność między listem przewozowym (np. e-CMR) a danymi z tachografu. Taka rozbieżność powstałaby, gdyby na przykład kod kraju wskazujący pozycję pojazdu wskazywał inny kraj niż kraj wymieniony w liście przewozowym.

Kolejna rozbieżność może powstać, jeśli tachograf wskazuje więcej operacji niż udokumentowano w liście przewozowym. Może to wskazywać na obejście obowiązujących zasad delegowania.

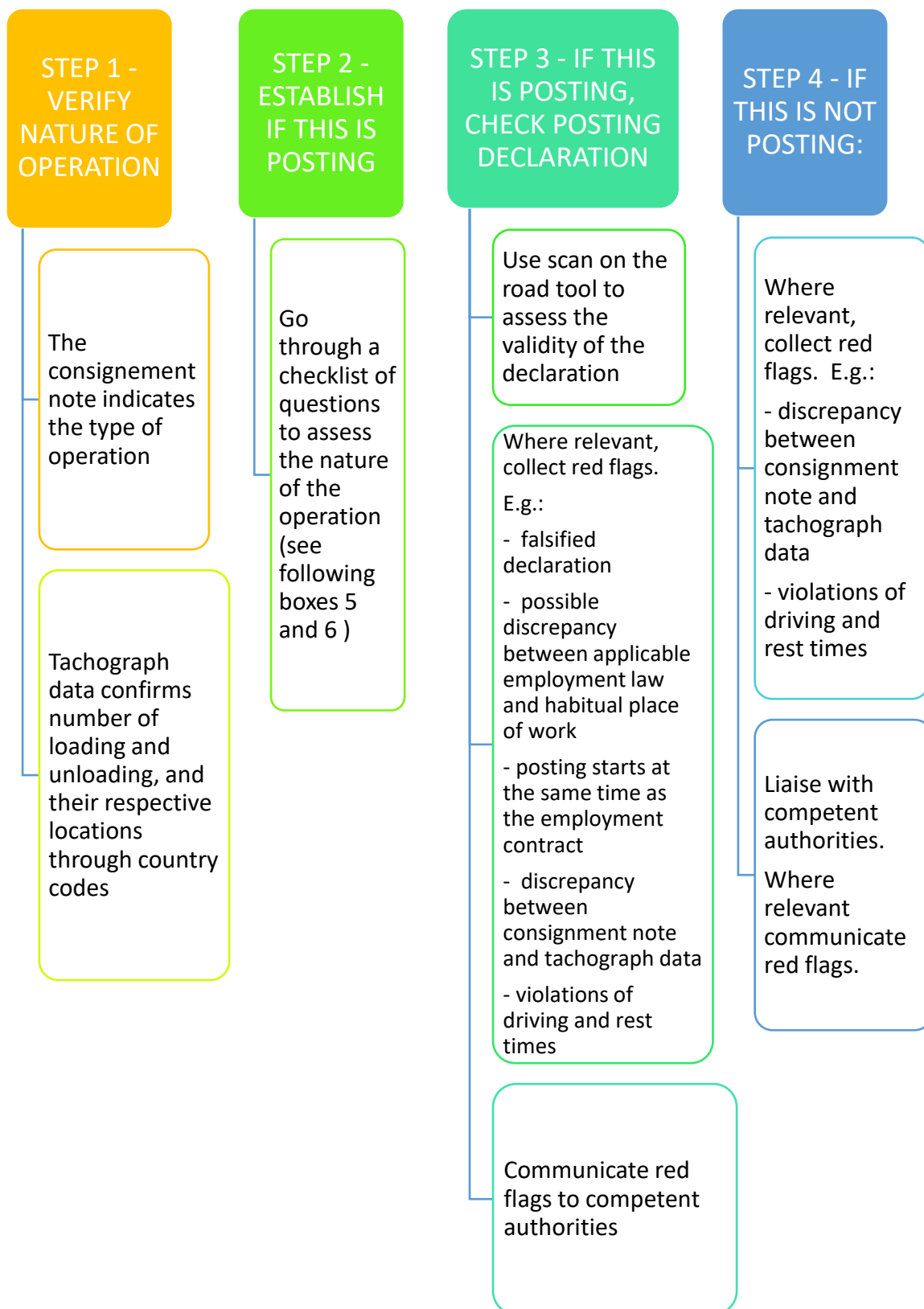
- Naruszenia czasu jazdy i odpoczynku: Zebrane informacje dotyczące przestrzegania czasu jazdy i odpoczynku mogą być wykorzystywane do kierowania firm w celu sprawdzenia zasad delegowania. Firmy o wysokiej ocenie ryzyka mogą być sprawdzane częściej i bardziej kompleksowo.

### **3.2.4 Możliwe sposoby przeprowadzania kontroli drogowych: Kolejność i lista pytań kontrolnych.**

Poniżej Rysunek 1 Podejście do kontroli drogowych krok po kroku i towarzyszące im listy pytań kontrolnych (Box 5 i Box 6) przedstawiają krok po kroku podejście do kontroli drogowych. Egzekutorzy drogowi powinni najpierw zweryfikować charakter operacji, w szczególności poprzez sprawdzenie informacji zawartych w liście przewozowym z danymi z tachografu. Następnie powinni zrozumieć, czy operacja wchodzi w zakres delegowania, czy nie. W tym celu w ramach 5 (dla przewozów towarowych) i 6 (dla przewozów pasażerskich) zaproponowano listę kontrolną pytań umożliwiających szybkie ustalenie, czy dana operacja stanowi delegowanie. Jeśli operacja stanowi delegowanie, organy drogowe powinny sprawdzić, czy istnieje deklaracja delegowania i zweryfikować, czy zawarte w niej informacje są zgodne z sytuacją delegowania. W przypadku wszystkich operacji należy w stosownych przypadkach zebrać sygnały ostrzegawcze i przekazać je właściwemu organowi w celu przeprowadzenia dalszych kontroli.

Rysunek 2 oraz Rysunek 3 przedstawiają ilustrację kolejnych kroków dla organów transportu drogowego rozpoczynających kontrole od kontroli kabotażu. Pierwszy krok polega na zidentyfikowaniu sytuacji kabotażu, głównie na podstawie e-CMR lub papierowego listu przewozowego. Jeśli kabotaż zostanie potwierdzony, a zatem zastosowanie mają przepisy dotyczące delegowania, egzekutor drogowy powinien przystąpić do sprawdzenia ważności dokumentów delegowania oraz, w stosownych przypadkach, zebrać sygnały ostrzegawcze i przekazać informacje właściwemu organowi w celu przeprowadzenia kolejnych kontroli.

Jeśli nie jest to kabotaż, egzekutor drogowy będzie postępował krok po kroku, aby ustalić, czy operacja jest słusznie zwolniona z delegowania, czy nie. W stosownych przypadkach czerwone flagi powinny być zawsze gromadzone i przekazywane wraz z innymi istotnymi informacjami właściwym organom.



Rysunek 1 Podejście do kontroli drogowych krok po kroku

Ta lista kontrolna pytań ma na celu pomóc funkcjonariuszowi drogowemu w ustaleniu, czy zasady delegowania mają zastosowanie w oparciu o charakter operacji transportu drogowego. Sugeruje się, aby postępować zgodnie z pytaniami w przedstawionej kolejności. Po zaznaczeniu wszystkich pól na danym etapie operacja jest zidentyfikowana i nie ma potrzeby przechodzenia do pozostałych pytań.

**Krok 1: Czy jest to sytuacja kabotażu?**

- Czy list przewozowy i tachograf potwierdzają kabotaż?

(Jeśli liczba operacji jest większa niż dozwolona przez prawo, kierowca nadal powinien być uznawany za oddelegowanego).

**Krok 1a: czy jest to tranzyt?**

- Czy kierowca przejeżdża bez załadunku lub rozładunku?

**Krok 1c: Czy jest to prosta operacja dwustronna?**

- Czy kierowca prowadzi pojazd do lub z państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego na podstawie umowy transportowej?
- Czy jest jasne, że kierowca nie wykonywał lub nie będzie wykonywał czynności załadunku lub rozładunku podczas tej podróży?

Uwaga: prosta operacja dwustronna może również obejmować początkowy lub końcowy odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego.

**Krok 1d: czy jest to 1+1?**

- Czy kierowca jedzie do lub z państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego?
- Czy ta międzynarodowa podróż obejmuje:
  - o Jedną czynność załadunku lub rozładunku; LUB
  - o Jedną czynność załadunku i jedną czynność rozładunku?
- Czy jest jasne, że kierowca nie prowadził ani nie będzie prowadził dwóch działalności w tym samym państwie członkowskim?

**Krok 1d: czy 0+2?**

- Czy kierowca odbywa podróż powrotną do lub z państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego?
- Czy jest jasne, że kierowca nie wykonywał lub nie będzie wykonywał czynności załadunku lub rozładunku podczas jednego z przejazdów (powrotnego lub wyjazdowego)?
- Czy druga podróż (powrotna lub wyjazdowa) obejmuje:
  - o Dwie czynności załadunku lub rozładunku; LUB
  - o Dwie czynności załadunku i dwie czynności rozładunku?
- Czy jest jasne, że kierowca nie wykonywał ani nie będzie wykonywał więcej niż jednej czynności załadunku lub rozładunku w tym samym państwie członkowskim?

*Box 5 - Lista kontrolna pytań dotyczących kontroli drogowych w transporcie towarów*

**Krok 1: Czy jest to sytuacja kabotażu?**

- Czy formularz zezwolenia (w przypadku regularnego przewozu osób) lub formularz podróży (w przypadku okazjonalnego przewozu osób) potwierdza kabotaż?

**Krok 1a: czy jest to tranzyt?**

- Czy kierowca przejeżdża bez zabierania lub wysadzania pasażerów?

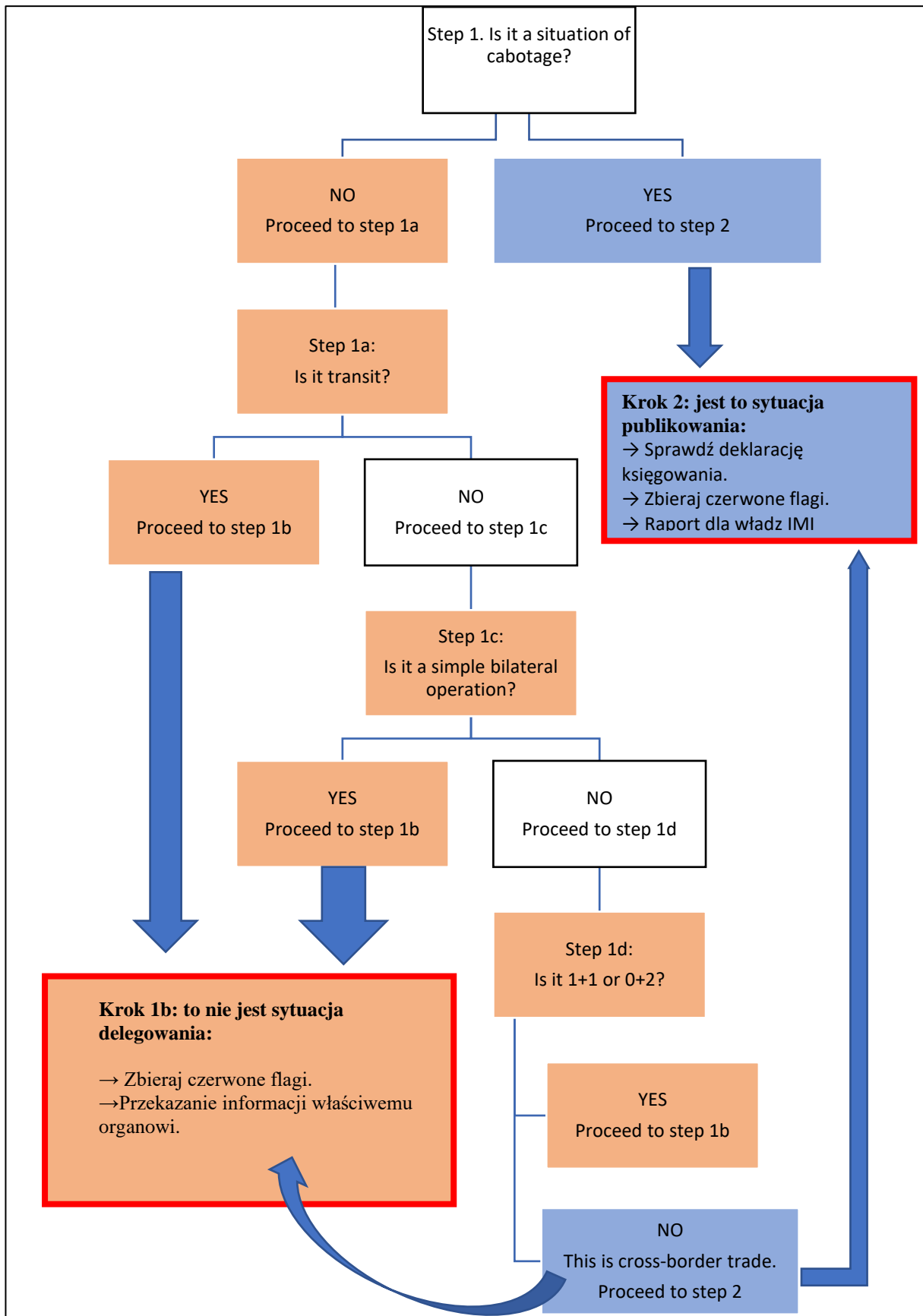
**Krok 1c: Czy jest to prosta operacja dwustronna?**

- Czy kierowca wykonuje jedną z poniższych operacji?
  - odbieranie pasażerów w państwie członkowskim prowadzenia działalności i wysadzanie ich w kraju docelowym?
  - odbieranie pasażerów w kraju docelowym i wysadzanie ich w kraju siedziby?
  - przewożąc wycieczki lokalne z tą samą grupą pasażerów niebędących rezydentami, po międzynarodowym przewozie krajowym z tymi samymi pasażerami w tym samym pojeździe lub w pojeździe należącym do tej samej firmy?

**Krok 1d: czy jest to operacja dwustronna z jednym dodatkowym działaniem?**

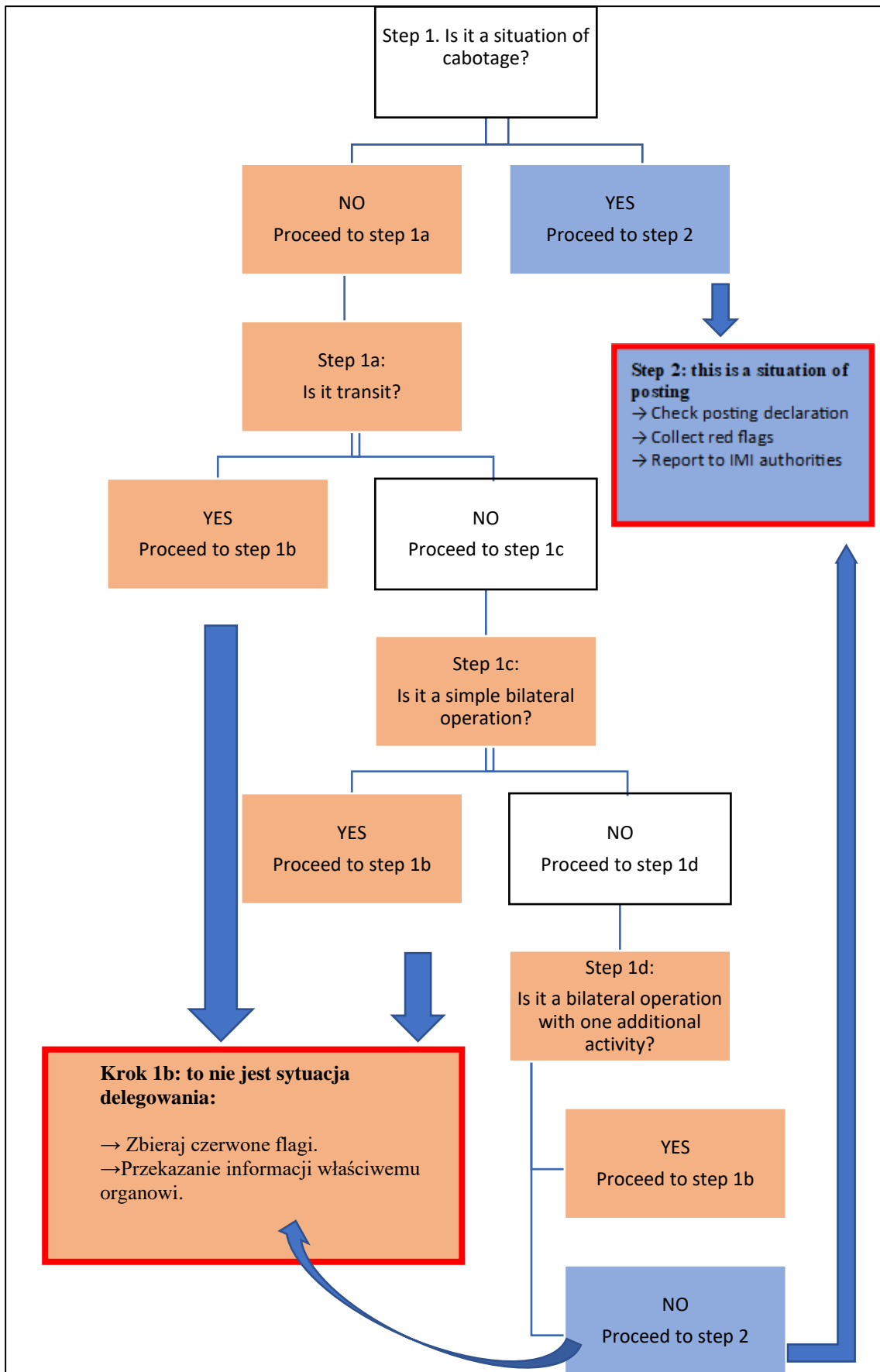
- Czy kierowca jedzie do lub z państwa członkowskiego siedziby przewoźnika drogowego?
- Czy ta międzynarodowa podróż obejmuje:
  - Jedną czynność polegającą na zabieraniu pasażerów lub jedną czynność polegającą na wysadzaniu pasażerów; LUB
  - Jedną czynność polegającą na zabieraniu pasażerów i jedną czynność polegającą na wysadzaniu pasażerów?
- Czy jest jasne, że kierowca nie wykonywał ani nie będzie wykonywał dwóch rodzajów działalności w tym samym państwie członkowskim?

*Box 6 - Lista kontrolna pytań do kontroli drogowej przewozu osób*



Rysunek 2 - Podejście krok po kroku do transportu towarów





Rysunek 3 - Podejście krok po kroku do transportu pasażerów

### 3.3 Inspekcje IMI

Niezależnie lub w celu uzupełnienia kontroli drogowych, dalsze kontrole mogą odbywać się za pośrednictwem interfejsu IMI i w ramach dobrej współpracy z właściwymi organami państwa członkowskiego, w którym spółka ma siedzibę.

Wytyczne te sugerują, że wymiana informacji między państwami członkowskimi za pośrednictwem IMI może mieć miejsce w trzech okolicznościach:

- W następstwie kontroli drogowych, w których zidentyfikowano sytuację delegowania.
- W ramach działań następczych po kontrolach drogowych, w przypadku których funkcjonariusz drogowy zgłosił sygnały ostrzegawcze.
- Niezależnie od kontroli drogowych, na przykład na podstawie oceny ryzyka. Organy IMI mogą również opierać się na sygnałach ostrzegawczych przedstawionych w powyższej *sekcji 3.2.3* przy ustalaniu priorytetów w takich kontrolach.

#### 3.3.1 Przegląd modułów IMI

IMI to wielojęzyczne narzędzie internetowe, które ma na celu ułatwienie wymiany informacji między organami ścigania przyjmującego państwa członkowskiego ("*organy przyjmujące*") i państwa członkowskiego, w którym spółka ma siedzibę ("*organy macierzyste*"). Obecnie IMI wspiera procedury współpracy w 17 różnych obszarach polityki.

Trzy moduły IMI są istotne dla konkretnego egzekwowania przepisów dotyczących transportu drogowego:

- Moduł "*Transport drogowy - warunki prowadzenia działalności*" ma na celu ułatwienie wymiany informacji w celu sprawdzenia istnienia skutecznej i stabilnej siedziby firmy.
- Moduł "*Transport drogowy - zasady społeczne*" ma na celu ułatwienie wymiany informacji w celu kontrolowania skutecznego stosowania czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku.
- Moduł "*Transport drogowy - Deklaracje delegowania*", do którego podłączony jest publiczny interfejs RTPD w celu umożliwienia przewoźnikom drogowym składania deklaracji delegowania.
- Egzekwowanie przepisów *lex specialis* odbywa się w dużej mierze za pośrednictwem systemu IMI połączonego z RTPD. Organy przyjmujące wykorzystują ten moduł do przeglądu wszystkich oświadczeń o delegowaniu. Mają one również możliwość wysyłania do operatora wniosków o dalsze dokumenty (zob. *sekcja 3.3.3* poniżej). Jeśli operator nie udzieli odpowiedzi w terminie 8 tygodni, organy przyjmujące mogą zwrócić się o informacje do organów macierzystych w terminie 25 dni (zob. *sekcja 3.4* poniżej).

Odpowiadając na wnioski o udzielenie informacji, operator ma możliwość nawiązania komunikacji z organami przyjmującymi bezpośrednio na portalu. Wszystkie właściwe organy mogą również wymieniać między sobą bezpłatne wiadomości tekstowe. Wszelkie informacje

przekazywane w formie swobodnego tekstu mogą być automatycznie tłumaczone przez usługę połączoną z systemem IMI (eTranslation)<sup>34</sup>.

Moduł Transport drogowy - Deklaracje delegowania może być używany tylko w zakresie, w jakim deklaracja delegowania została złożona przez operatora. Operacje transportowe, które nie stanowią delegowania, nie mogą być wyświetlane w tym interfejsie. Co ważne, operacje transportowe, które mogą stanowić delegowanie, ale dla których operator nie złożył deklaracji delegowania, również nie pojawią się w module Transport drogowy - Deklaracje delegowania.

Nawet jeśli deklaracja delegowania zostanie złożona w RPTD, sam moduł "Transport drogowy - deklaracje delegowania" nie pozwala organom przyjmującym na sprawdzenie wszystkich elementów związanych z delegowaniem, takich jak na przykład praktyki związane ze skrzynkami pocztowymi lub istnienie rzeczywistego stosunku pracy w państwie członkowskim prowadzenia działalności.

We wszystkich tych przypadkach należy przeprowadzić dodatkowe dochodzenie IMI za pośrednictwem innego interfejsu: modułu "*Transport drogowy - warunki prowadzenia działalności*" i/lub ogólnego modułu "*Delegowanie pracowników*". Korzystanie z tego ostatniego modułu zostało sformalizowane przez Dyrektywę 2014/67 w sprawie egzekwowania delegowania. Organy przyjmujące mogą wysyłać standardowe wnioski o udzielenie informacji w celu oceny rzeczywistego delegowania, zapobiegania nadużyciom i obchodzeniu przepisów oraz oceny przestrzegania obowiązujących warunków pracy, w tym wynagrodzenia<sup>35</sup>.

Organy odpowiedzialne za moduł delegowania pracowników często nie są tymi samymi organami, które opierają się na module transportu drogowego - deklaracje delegowania. Skuteczna komunikacja między wszystkimi organami przyjmującymi jest zatem niezbędna, w przeciwnym razie operacje transportu drogowego mogą uniknąć jakiegokolwiek formy egzekwowania IMI, gdy nie są udokumentowane przez operatorów. Współpraca między organami przyjmującymi jest również niezbędna do kontrolowania przestrzegania obowiązujących warunków w odniesieniu do delegowanych kierowców.

#### **Podsumowując:**

Kontrola zgodności z *lex specialis* w dużej mierze odbywa się za pośrednictwem IMI zgodnie z następującą procedurą:

- **Krok 1:** Organy przyjmujące składają bezpośredni wniosek IMI do spółki. Wniosek automatycznie dociera do spółki, która otrzymała powiadomienie.
- **Krok 2:** Firma otrzymuje wniosek za pośrednictwem RTPD i ma 8 tygodni na złożenie wymaganych dokumentów.
- **Krok 3:** Jeśli spółka nie przedłoży dokumentów w ciągu 8 tygodni, system IMI informuje organy przyjmujące, że mogą teraz zwrócić się o pomoc do organów władz macierzystych.

<sup>34</sup> Podręcznik użytkownika RTPD można znaleźć pod tym linkiem: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

<sup>35</sup> Podręcznik użytkownika dotyczący ogólnego modułu *Posting of Workers* można znaleźć pod tym linkiem: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

- **Krok 4:** Na wniosek IMI złożony przez organy państwa przyjmującego, organy państwa macierzystego kontaktują się z przedsiębiorstwem (w tym poprzez kontrole w jego siedzibie) w celu uzyskania wymaganych dokumentów w ciągu 25 dni roboczych. W tym celu organy państwa macierzystego mają dostęp do wszystkich wymian i dokumentów, które organy państwa przyjmującego otrzymują od spółki.

Równoległe do RPTD, władze transportowe muszą być w stanie skutecznie korzystać z ogólnego modułu delegowania pracowników, aby zapobiegać nadużyciom i obchodzeniu przepisów, zwłaszcza w przypadkach, gdy nie ma oświadczenia o delegowaniu.

Różne organy w tym samym państwie członkowskim mogą być odpowiedzialne za różne moduły IMI. Skuteczne egzekwowanie przepisów wymaga istnienia kanałów komunikacji między tymi organami.

### 3.3.2 Cele

Kontrole IMI są istotnym aspektem skutecznego egzekwowania przepisów dotyczących delegowania i powiązanych przepisów. Biorąc pod uwagę ograniczony czas i środki dostępne na drodze, szczegółowe kontrole mogą odbywać się tylko poza kontrolami drogowymi, a interfejs IMI może służyć jako narzędzie do uruchamiania tych bardziej szczegółowych kontroli.

Kontrole IMI przeprowadzane za pośrednictwem modułów transportu drogowego mogą mieć jeden lub kilka z poniższych celów:

- w celu ustalenia sytuacji delegowania.
- ocena nadużycia polegającego na powoływaniu się na status delegowania poprzez obejście prawa właściwego dla indywidualnej umowy o pracę.
- w przypadku stwierdzenia rzeczywistej sytuacji delegowania, kontrolować przestrzeganie obowiązujących warunków zatrudnienia w przyjmującym państwie członkowskim.

Jeśli w trakcie dochodzeń IMI organy ds. transportu mają podejrzenia co do fałszywego samozatrudnienia lub praktyk związanych ze skrynkami pocztowymi w państwie członkowskim prowadzenia działalności, należy przeprowadzić dalsze kontrole za pomocą odpowiednich modułów, w tym modułu ogólnego dotyczącego delegowania, a także modułu dotyczącego warunków prowadzenia działalności.

### 3.3.3 Dokumenty, o które można poprosić

Zgodnie z *lex specialis* właściwe organy mogą zażądać od operatora przesłania, w ciągu ośmiu tygodni i za pośrednictwem RPTD, kopii:

- zapisy tachografów;
- listy przewozowe (np. e-CMR);
- dokumentacja dotycząca wynagrodzenia kierowcy za okres delegowania;

- umowa o pracę;
- karty czasu pracy związane z pracą kierowcy;
- dowód płatności.

Kontrole IMI mogą obejmować okres do jednego roku od daty wysłania wniosku o udostępnienie dokumentów i mogą dotyczyć jednego konkretnego kierowcy lub wszystkich kierowców w firmie.

### **3.3.3.1 Oświadczenie o delegowaniu**

Informacje z oświadczeń o delegowaniu są przechowywane w systemie IMI przez okres 24 miesięcy. W przypadku braku deklaracji delegowania, firma nie pojawi się w module Transport drogowy - Deklaracje delegowania, a tym samym potencjalnie uniknie jakiegokolwiek formy dogłębnej kontroli. W związku z tym rolą kontrolera drogowego jest sygnalizowanie właściwym organom istnienia takich firm w stosownych przypadkach. W szczególności, gdy sytuacja delegowania została stwierdzona przez funkcjonariusza służb drogowych i w przypadku braku ważnego oświadczenia, dalsze dochodzenia mogą być prowadzone za pośrednictwem ogólnego modułu IMI dotyczącego delegowania pracowników.

### **3.3.3.2 Listy przewozowe i zapisy tachografu**

Listy przewozowe zawierają informacje o operacji transportowej. Zapisy tachografu zawierają ważne dane dotyczące czasu jazdy i odpoczynku, a także dane dotyczące lokalizacji pojazdu.

Listy przewozowe i zapisy tachografu będą pomocne w określeniu sytuacji delegowania - w tym czasu rozpoczęcia i zakończenia. Przykładowo, jeśli list przewozowy potwierdza sytuację kabotażu, kierowcę należy uznać za oddelegowanego do przyjmującego państwa członkowskiego.

Portal akceptuje następujące formaty dokumentów pomocniczych: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portal jest również kompatybilny ze wszystkimi programami do tachografów.

### **3.3.3.3 Dokumentacja związana z wynagrodzeniem, dowody wypłat i ewidencja czasu pracy**

W przypadku stwierdzenia rzeczywistej sytuacji delegowania, kierowca powinien otrzymywać wynagrodzenie i wykonywać pracę w czasie zgodnym ze standardami kraju przyjmującego.

Godziny na kartach czasu pracy powinny odpowiadać godzinom obliczonym na podstawie listu przewozowego i danych z tachografu. Godziny na paskach wypłat powinny być zgodne z

godzinami na paskach wypłat. Listy płac należy następnie porównać z przelewami bankowymi, aby upewnić się, że wynagrodzenie zostało wypłacone w całości.

### **3.3.3.4 Umowa o pracę**

Umowa o pracę zawiera informacje niezbędne do określenia zwykłego miejsca pracy i sytuacji delegowania. Na przykład od 1 sierpnia 2022 r. umowy o pracę powinny zawierać pisemne informacje o miejscu lub miejscach pracy, wynagrodzeniu, schematach pracy oraz tożsamości instytucji zabezpieczenia społecznego otrzymującej składki od pracodawcy<sup>36</sup>.

## **3.4 Współpraca między władzami**

### **3.4.1 Wzajemna pomoc z państwem członkowskim prowadzenia działalności**

Organy przyjmujące mogą dążyć do współpracy za pośrednictwem IMI z państwem członkowskim prowadzenia działalności w następujących okolicznościach:

- Spółka nie odpowiedziała lub odpowiedziała tylko częściowo na wniosek o udzielenie informacji w wymaganym terminie.
- Spółka twierdzi, że w badanym okresie nie wykonywała żadnych operacji na tym terytorium, wbrew temu, co zostało ustalone przez organ kontroli drogowej.
- Władze kraju przyjmującego chcą kontrolować przestrzeganie warunków zatrudnienia mających zastosowanie do delegowanego kierowcy.
- Zarządzający transportem twierdzi, że kierowca pracuje na własny rachunek.

W zależności od charakteru wniosku, o wymianę informacji można wnioskować za pośrednictwem różnych modułów IMI, w tym RTPD i ogólnego modułu *delegowania pracowników*.

W każdym przypadku złożenia wniosku o pomoc za pośrednictwem systemu IMI właściwe organy państwa członkowskiego prowadzenia działalności muszą zapewnić dostarczenie żądanych informacji w ciągu 25 dni roboczych.

### **3.4.2 Rola partnerów społecznych**

W zależności od tradycji krajowych, partnerzy społeczni mogą odgrywać aktywną rolę w egzekwowaniu *lex specialis* i powiązanych zasad. Na przykład w Szwecji warunki zatrudnienia mające zastosowanie do delegowanych kierowców są w dużej mierze zawarte w układach zbiorowych, a partnerzy społeczni ponoszą pełną odpowiedzialność za kontrolę przestrzegania

---

<sup>36</sup> Zob. dyrektywa 2019/1152.

tych układów zbiorowych. W takich sytuacjach dobrą praktyką byłoby zapewnienie partnerom społecznym dostępu do oświadczeń o delegowaniu złożonych w RPTD. Taka komunikacja jest rzeczywiście niezbędnym warunkiem wstępnym dla partnerów społecznych do przeprowadzania ukierunkowanych kontroli.

## **Załącznik 1: Kiedy kierowca jest lub nie jest objęty zasadami delegowania: wyjaśnienie dla transport towarowy.**

### **Delegowanie kierowców zgodnie z dyrektywą (UE) 2020/1057: Wyjaśnienie i w / poza zakresem w odniesieniu do operacji**

#### **Wprowadzenie**

Niniejszy dokument stanowi odpowiedź na potrzebę pełnego wyjaśnienia podstawowych pojęć dotyczących zasad delegowania w celu ich egzekwowania.

Jest to podejście krok po kroku wyjaśniające zasady delegowania: najpierw podstawowe pojęcia (sekcja 1), następnie uproszczone wyjaśnienie prowadzące eksperta do pierwszego zrozumienia zasad (sekcja 2), a następnie pełne wyjaśnienie ze wszystkimi warunkami i kryteriami (sekcja 3).

Zrozumienie szczególnych zasad delegowania mających zastosowanie do kierowców w sektorze transportu drogowego (por. *lex specialis*, dyrektywa (UE) 2020/1057) zostało omówione w grupie ekspertów Komisji ds. delegowania kierowców, w której reprezentowane były wszystkie państwa członkowskie i zainteresowane strony. Służby Komisji przygotowały dokumenty wyjaśniające, które zostały zweryfikowane i zatwierdzone przez służby prawne Komisji. Należy jednak zauważyć, że interpretacja prawa UE pozostaje w kompetencji Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.



## 1. Główne koncepcje

	DEFINICJA	PODSTAWA PRAWNA
DELEGOWANIE	<p>Przewoźnik drogowy deleguje kierowców na terytorium innego kraju na swój rachunek i pod swoim kierownictwem, na podstawie umowy zawartej między przewoźnikiem drogowym delegującym a stroną, dla której przeznaczone są usługi transportowe. Kierowca działa na terytorium tego kraju, pod warunkiem, że istnieje stosunek pracy między przewoźnikiem drogowym dokonującym delegowania a kierowcą w okresie delegowania.</p> <p>W skrócie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierowca pozostaje w stosunku pracy z przewoźnikiem drogowym;</li> <li>• Operator zwraca się do tego kierowcy o świadczenie usług transportowych w innym państwie członkowskim (państwie członkowskim innym niż państwo siedziby tego przedsiębiorstwa).</li> </ul>	<p>Artykuł 1.3.a ogólnej dyrektywy 96/71/WE dotyczącej pracowników delegowanych</p>
PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE SIEDZIBY	<p>Tam, gdzie przedsiębiorstwo ma siedzibę, niezależnie od tego, czy jego zarządzający transportem pochodzi z innego kraju.</p>	<p>Artykuł 2 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009</p>

	DEFINICJA	PODSTAWA PRAWNA
<b>PRZYJMUJĄCE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE</b>	Kraj, w którym wykonywana jest operacja transportowa (i nie jest krajem siedziby przedsiębiorstwa).	
<b>MIĘDZYNARODOWA OPERACJA DWUSTRONNA</b>	Przepływ towarów między państwem członkowskim siedziby a innym państwem (państwem członkowskim lub państwem trzecim). Operacja obejmuje dwa kraje, z których jeden jest krajem siedziby (na początku lub na końcu).	Motyw (10) i art. 1 ust. 3 dyrektywy (UE) 2020/1057
<b>MIĘDZYNARODOWE OPERACJE POZABILATERALNE / OPERACJE CROSS-TRADE</b>	Operacja obejmuje dwa kraje, z których żaden nie jest krajem siedziby operatora przeprowadzającego operację (załadunek w jednym i rozładunek w drugim).	Motyw 13 dyrektywy 2020/1057
<b>KABOTAŻ</b>	Krajowy przewóz zarobkowy wykonywany tymczasowo na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego (przez przedsiębiorcę mającego siedzibę w innym państwie członkowskim).	Artykuł 2 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009
<b>PODRÓŻ BEZ ŁADUNKU</b>	Pusty przejazd (brak towarów na pokładzie pojazdu) wykonywany w połączeniu z innym, załadowanym przejazdem.	Artykuł 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009
<b>TRANZYT</b>	Przemieszczanie się przez terytorium kraju bez wykonywania jakichkolwiek czynności załadunku lub rozładunku. Nie ma związku między działalnością kierowcy a państwem członkowskim, przez które odbywa się tranzyt.	Motyw (11) i art. 1 ust. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057

	DEFINICJA	PODSTAWA PRAWNA
<b>DODATKOWA AKTYWNOŚĆ</b>	Dodatkową działalnością jest operacja załadunku i/lub rozładunku, wykonywana w kontekście operacji dwustronnej, w państwach członkowskich lub krajach trzecich, przez które kierowca przejeżdża, pod warunkiem, że kierowca nie dokonuje załadunku i rozładunku towarów w tym samym państwie członkowskim (stanowiłoby to kabotaż).	Art. 1 ust. 3 akapit trzeci dyrektywy (UE) 2020/1057  Uwaga: operacje cross-trade nigdy nie obejmują kraju siedziby, podczas gdy dodatkowa działalność może obejmować kraj siedziby.

## 2. W zakresie i poza zakresem delegowania: uproszczone wyjaśnienie

<p><b>Podstawowa zasada</b></p>	<p><b>Należy sprawdzić, czy kraj siedziby jest miejscem rozpoczęcia lub zakończenia konkretnej operacji transportowej. Jeśli tak jest, zasady delegowania nie mają zastosowania. Jeśli powiązanie z krajem siedziby jest zachowane, zasady delegowania NIE mają zastosowania.</b></p> <p><i>Lex Specialis</i> w sprawie delegowania kierowców odnosi się do rodzaju operacji w celu ustalenia, czy zasady delegowania mają zastosowanie. W tekście wymieniono trzy główne rodzaje operacji transportowych: dwustronne, kabotażowe i cross-trade. Odpowiednio:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Umowa dwustronna nigdy nie jest objęta zakresem.</li> <li>2. Kabotaż jest zawsze w zasięgu.</li> <li>3. Operacje cross-trade są objęte zakresem, ale istnieją pewne wyjątki od tej podstawowej zasady.</li> </ol>	<p>Przykład:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Powiązanie z krajem siedziby jest zachowane (operacja dwustronna): jeśli operacja transportowa obejmuje kraj siedziby na początku i / lub na końcu, kierowca nie jest uważany za delegowanego.</li> <li>• Utrata powiązania z krajem siedziby (kabotaż i handel krzyżowy): obowiązują zasady delegowania.</li> </ul>
<p><b>Wyjątki od podstawowej zasady</b></p>	<p>Zasady publikowania NIE mają zastosowania / kierowca NIE jest uważany za opublikowanego</p>	
<p><b>1.</b></p>	<p>Ograniczona liczba dodatkowych czynności, jeśli są wykonywane podczas operacji dwustronnej, nie są objęte zakresem delegowania</p>	<p>Przykład: podczas operacji dwustronnej, jeśli kierowca dokonuje załadunku w jednym kraju i rozładunku w innym</p>

	(zwolnienia cfr 1 + 1 i 0+2). Dodatkowa czynność może być objęta lub nieobjęta zakresem delegowania w zależności od tego, czy korzysta ze zwolnień 1+1 czy 0+2.	kraju, z których żaden nie jest krajem siedziby, ta dodatkowa czynność NIE jest objęta zakresem.
2.	W transporcie kombinowanym, gdy początkowy lub końcowy odcinek drogi składa się sam w sobie z międzynarodowej dwustronnej operacji transportowej	Motyw (12) i art. 1 ust. 6 dyrektywy (UE) 2020/1057
3.	Tranzyt	Kierowca przejeżdża przez kraj bez wykonywania jakichkolwiek czynności załadunku/rozładunku (postoje są dozwolone).
<b>Podróż bez ładunku (pusty przebieg)</b>	Przejazd bez ładunku jest w zakresie lub poza zakresem w zależności od tego, czy operacja, która uruchamia / wyzwala ten przejazd bez ładunku, sama jest w zakresie lub poza zakresem.	Przejazd bez ładunku NIE jest objęty zakresem, jeśli jest wykonywany w związku z operacją dwustronną (zwolniony). Podróż bez ładunku wchodzi w zakres, gdy jest wykonywana w związku z kabotażem lub międzynarodową operacją nie dwustronną / cross-trade.

### 3. W zakresie i poza zakresem delegowania: ocena dla każdej operacji transportowej

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
Kabotaż	Cała operacja od załadunku do rozładunku odbywa się NA terytorium kraju, w którym operator nie ma siedziby.	X		<u>Początek sytuacji z postami:</u>  Sytuacja delegowania rozpoczyna się dopiero wtedy, gdy kierowca rozpoczyna podróż bez ładunku w kierunku

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	<p>Podczas kabotażu ZAWSZE obowiązują zasady delegowania.</p> <p>Aby zakwalifikować się do przewozów kabotażowych, należy najpierw wykonać międzynarodowy przewóz dwustronny. Dopiero po całkowitym rozładunku towarów dołączonych do międzynarodowego przewozu przychodzącego można wykonywać przewozy kabotażowe (Reg1072/2009).</p> <p>Odniesienia: Art. 8 ust. 2 rozporządzenia 1072/2009, art. 1 pkt 7 dyrektywy 2020/1057</p>			<p>miejsca, w którym załaduje towary, które mają być przewożone w ramach kabotażu.</p> <p><u>Koniec tej sytuacji:</u></p> <p>Delegowanie trwa przez cały czas wykonywania przewozu kabotażowego i kończy się w momencie rozładunku towarów i zakończenia przewozu kabotażowego.</p> <p><u>Następnie powrót do kraju, w którym ma siedzibę</u></p> <p>Jeśli kierowca powróci do kraju siedziby po zakończeniu przewozu kabotażowego z pustą ciężarówką lub z nowymi towarami załadowanymi w ramach nowego przewozu dwustronnego, kierowca nie jest uważany za oddelegowanego od momentu zakończenia rozładunku towarów kabotażowych.</p>

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
<p>Operacje cross-trade poza krajem siedziby:</p> <p>załadunek i rozładunek (w transporcie nie dwustronnym)</p>	<p>Operacje transportowe wykonywane POMIĘDZY dwoma krajami, z których żaden nie jest krajem siedziby operatora.</p> <p>Obowiązują zasady publikowania postów.</p> <p>Odniesienia: Motywy 12 i 13 dyrektywy 2020/1057 odnoszą się do operacji cross-trade jako "operacji transportowych niebędących operacjami dwustronnymi".</p>	<p>X</p>		<p><u>Początek sytuacji z postami:</u></p> <p>Sytuacja delegowania nie rozpoczyna się natychmiast po zakończeniu międzynarodowej operacji dwustronnej, ale dopiero wtedy, gdy kierowca rozpoczyna podróż bez ładunku w kierunku punktu załadunku w tym państwie członkowskim, aby załadować towary, które mają być przewożone w ramach handlu krzyżowego.</p> <p>Dopóki towary nie zostaną rozładowane, kierowca jest uważany za oddelegowanego do kraju, z którego rozpoczął podróż bez ładunku w celu załadunku, dopóki nie opuści tego kraju, a następnie jest oddelegowany do kraju, w którym towary są rozładowywane od przejścia granicznego w tym kraju, dopóki nie zakończy rozładunku.</p> <p><u>Koniec tej sytuacji:</u></p>

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
				<p>Kierowca pozostaje oddelegowany do czasu rozładunku towaru.</p> <p><u>Następnie podróż bez ładunku lub nowa operacja dwustronna</u></p> <p>Podróż powrotna bez ładunku przez terytorium kraju, w którym towary zostały rozładowane i z powrotem do kraju siedziby, nie podlega zasadom delegowania.</p> <p>To samo dotyczy sytuacji, w której kierowca rozpoczyna nową podróż dwustronną (z krajem siedziby jako krajem docelowym / rozładunku): od momentu rozładunku towarów związanych z operacją cross-trade do momentu dotarcia do miejsca docelowego w kraju siedziby, kierowca nie jest uważany za delegowanego.</p>
Początkowy i końcowy odcinek drogowy operacji	Gdy kierowca jest zaangażowany w operację transportu kombinowanego, charakter usługi świadczonej podczas początkowego lub		<b>X</b>	W transporcie kombinowanym, gdy początkowy lub końcowy odcinek drogi składa się sam w sobie z



OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
transportu kombinowanego	<p>końcowego odcinka drogowego jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby, jeśli sam odcinek drogowy jest dwustronną operacją transportową.</p> <p>Uwaga: aby uzyskać wyczerpujące wyjaśnienie połączonego transportu i egzekwowania przepisów, należy zapoznać się z wytycznymi opracowanymi w grupie fokusowej TRACE 2 Access to market.</p> <p>Transport kombinowany oznacza transport towarów między różnymi krajami, w którym część transportu odbywa się koleją, żeglugą śródlądową lub drogą morską. Operacja transportu kombinowanego jest uznawana za międzynarodową, gdy co najmniej jeden z etapów transportu przekracza granicę.</p> <p>Transport kombinowany, zgodnie z przepisami UE, to transport towarów między</p>			międzynarodowej dwustronnej operacji transportowej, kierowca nie jest uważany za delegowanego.

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	<p>państwami członkowskimi, w którym pojazd drogowy do przewozu towarów (przyczepa, naczepa, z ciągnikiem siodłowym lub bez), nadwozie wymienne lub kontener o długości co najmniej 20 stóp, korzysta z <u>drogi na początkowym lub końcowym odcinku podróży</u>, a na drugim odcinku z usług kolejowych lub żeglugi śródlądowej lub morskiej, jeżeli odcinek ten przekracza 100 km (w linii prostej) i stanowi początkowy lub końcowy odcinek podróży w transporcie drogowym.</p> <p>Odcinek drogowy operacji transportu kombinowanego może znajdować się na terytorium jednego państwa członkowskiego lub obejmować kilka państw członkowskich.</p> <p>Motyw (12) i art. 1 ust. 6 dyrektywy (UE) 2020/1057</p>			

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	<p>Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi</p>			
<p>Międzynarodowa operacja dwustronna</p>	<p>Operacja transportowa wykonywana między 2 krajami, z których jeden jest krajem siedziby operatora.</p> <p>Zasady publikowania postów nie mają zastosowania.</p>		<p><b>X</b></p>	<p><u>Czas trwania:</u></p> <p>Przez cały czas trwania operacji dwustronnych (obejmujących kraj siedziby na początku lub na końcu operacji) kierowca nie podlega zasadom delegowania.</p> <p><u>Przypadek wielokrotnych operacji dwustronnych</u></p> <p>Kilka dwustronnych operacji transportowych, z których każda jest objęta oddzielnym listem przewozowym, może być wykonywanych podczas jednej podróży</p>

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	Odniesienie: Art. 1 pkt 3 akapit drugi dyrektywy 2020/1057			<p>obejmującej kraj siedziby (na początku lub na końcu podróży) i nie wchodzi w zakres przepisów dotyczących delegowania.</p> <p>Motyw 10 dyrektywy (UE) 2020/1057</p> <p>Przykłady:</p> <p>-Z kraju siedziby: towary załadowane w kraju siedziby są częściowo rozładowywane w trzech różnych krajach na podstawie trzech różnych listów przewozowych.</p> <p>- DO kraju siedziby: towary załadowane w kraju, który nie jest krajem siedziby, są częściowo rozładowywane w dwóch innych krajach na podstawie dwóch listów przewozowych, przed ostatecznym rozładunkiem w kraju siedziby (na podstawie trzeciego listu przewozowego).</p>

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
<p>Operacja dwustronna</p> <p>+ jeden załadunek i/lub rozładunek w kraju, przez który przejeżdża kierowca (1+1)</p>	<p>Jedna operacja załadunku i/lub rozładunku w kraju, przez który przejeżdża kierowca, jest uważana za wykraczającą poza zakres zasad delegowania, nawet jeśli operacja ta nie jest częścią operacji obejmującej kraj siedziby.</p> <p>Aby skorzystać z tego zwolnienia, muszą zostać spełnione łącznie dwa warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>operacja dwustronna (poza zakresem zasad delegowania) rozpoczęta przed wykonaniem operacji załadunku-rozładunku;</li> <li>Załadunek i rozładunek towarów nie może odbywać się w tym samym kraju (ponieważ byłoby to uważane za kabotaż, a zatem w zakresie).</li> </ul>		<p><b>X</b></p>	<p>Przez cały czas trwania operacji 1+1 kierowca nie może być uznawany za pracownika delegowanego.</p> <p><u>Początek i koniec:</u></p> <p>Zgodnie z zasadą 1+1, w przypadku wykonywania wielu dodatkowych czynności w kontekście trwającej operacji dwustronnej, pierwsza czynność jest wyłączona z zasad delegowania. Kolejne wchodzą w zakres zasad delegowania, ponieważ kierowca skorzystał już z możliwości jednej zwolnionej dodatkowej czynności załadunku i/lub rozładunku. W przypadku więcej niż jednej czynności dodatkowej, delegowanie obowiązuje od załadunku towarów do zakończenia czynności dodatkowej przy rozładunku*: kierowca wznawia wówczas operację dwustronną i zwolnienie ma zastosowanie ponownie.</p>

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	<p><u>Jedna dodatkowa aktywność może składać się z:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jeden załadunek lub jeden rozładunek we własnym zakresie; LUB</li> <li>• jeden załadunek towarów w kraju A i jeden rozładunek tych samych towarów w kraju B w ramach operacji dwustronnej.</li> </ul> <p><u>Zasada 1+1:</u></p> <p>Jeśli kierowca wykonuje dwie operacje dwustronne, ma możliwość dodania 1 operacji na każdą operację dwustronną.</p> <p>Gdy dwie operacje dwustronne są przeprowadzane z i do państwa członkowskiego siedziby, podczas każdej z tych dwóch operacji może zostać przeprowadzona zwolniona dodatkowa</p>			

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	<p>operacja cross-trade. Jest to tak zwana zasada 1+1.</p> <p>Jedna dodatkowa czynność objęta zwolnieniem może obejmować <u>zarówno</u> załadunek, jak i rozładunek.</p> <p>Pojedyncza dodatkowa działalność objęta zwolnieniem może obejmować</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- akcja ładowania;</li> <li>- działanie rozładujące;</li> <li>- ładowanie i rozładowywanie.</li> </ul>			
Operacja dwustronna	<p><u>Zasada 0+2:</u></p> <p>Jeżeli kierowca nie skorzystał z możliwości wykonania jednej zwolnionej dodatkowej czynności załadunku i/lub rozładunku</p>		<b>X</b>	Przez cały czas trwania operacji 0+2 kierowca nie może być uważany za pracownika delegowanego.

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
+ dwa załadunki / rozładunki podczas następującej operacji dwustronnej	<p>podczas dwustronnej operacji transportowej z państwa członkowskiego siedziby, a po tej operacji następuje dwustronna operacja powrotna do państwa członkowskiego siedziby, podczas tej dwustronnej operacji powrotnej można wykonać dwie zwolnione dodatkowe czynności załadunku i/lub rozładunku. Jest to tak zwana zasada 0+2.</p> <p>Łączne warunki, które należy spełnić, aby skorzystać ze zwolnienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• istnienie trwającej operacji dwustronnej, podczas której kierowca nie skorzystał z możliwości wykonania jednej zwolnionej dodatkowej czynności załadunku i/lub rozładunku;</li> <li>• Po tej operacji następuje powrotna operacja dwustronna do kraju założenia firmy;</li> <li>• dwie zwolnione dodatkowe czynności załadunku i/lub</li> </ul>			



OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	rozładunku mogą być wykonywane, o ile nie są wykonywane w tym samym kraju.			
Początkowy lub końcowy etap transportu kombinowanego  Działanie	W przypadku, gdy odcinek drogi sam w sobie składa się z międzynarodowej dwustronnej operacji transportowej.  Recital 12  Art.1.6. 6  Transport kombinowany: Dyrektywa Rady 92/106/EWG		<b>X</b>	
Tranzyt	Sytuacja tranzytowa jest zawsze wyłączona z zasad delegowania. Kierowca nie jest uznawany za delegowanego w kraju, w którym jedynie "przejeżdża tranzytem": podróżując przez terytorium państwa członkowskiego bez wykonywania		<b>X</b>	Na przykład: w przypadku operacji cross-trade (w zakresie) między krajem A (gdzie towary są ładowane) a krajem C (gdzie towary są rozładowywane), kierowca będzie uważany za delegowanego w kraju A (do momentu opuszczenia kraju na przejściu granicznym) i za delegowanego w kraju C, ale nie będzie uważany za

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	<p>jakichkolwiek czynności związanych z załadunkiem lub rozładunkiem towarów.</p> <p>Kierowca może odebrać swój dzienny lub tygodniowy odpoczynek: fakt odebrania dziennego lub tygodniowego odpoczynku podczas transportu nie powoduje sytuacji delegowania.</p>			delegowanego w kraju B, przez który kierowca przejeżdża w drodze do kraju C.
Puste przejazdy / przejazdy bez ładunku	Przejazd bez ładunku jest w zakresie lub poza zakresem w zależności od tego, czy operacja, która uruchamia / wyzwala ten przejazd bez ładunku, sama jest w zakresie lub poza zakresem.	<b>X</b>	<b>X</b>	Zasadniczo delegowanie kończy się wraz z rozładunkiem towarów przewożonych w ramach operacji podlegającej zasadom delegowania (np. w kontekście kabotażu lub handlu krzyżowego). Klasyfikacja kolejnego przejazdu bez ładunku jako delegowania lub jako zwolnionego z

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
	<p>Wyłączone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• podróż bez ładunku połączona z podróżą dwustronną (np. "powrót do domu do kraju siedziby");</li> <li>• podróż bez ładunku pomiędzy dwiema kolejnymi operacjami dwustronnymi.</li> </ul> <p>Nieobjęte zwolnieniem: podróż bez ładunku wykonywana w celu realizacji przewozu kabotażowego lub przewozu międzybranżowego (międzynarodowy przewóz niebędący przewozem dwustronnym).</p>			<p>delegowania zależy od tego, czy nowa operacja, która uruchamia ten przejazd bez ładunku, jest objęta zasadami delegowania, czy nie.</p> <p>Gdy kierowca wjeżdża na terytorium państwa przyjmującego pustą ciężarówką w celu załadowania towarów do pracy zgodnie z zasadami delegowania, wówczas kierowca zaczyna być delegowany do tego państwa członkowskiego od momentu wjazdu na terytorium tego państwa członkowskiego.</p> <p>W przypadku dwóch następujących po sobie operacji dwustronnych (jedna z kraju A siedziby do kraju B, a następnie jedna z kraju C do kraju A), pusty przejazd z kraju B (po rozładunku) do kraju C (do załadunku) nie jest objęty zasadami delegowania.</p> <p>W zakresie (przykład z pytań i odpowiedzi Komisji):</p>

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
				<p>Kierowca wykonuje dwa odrębne przejazdy bez ładunku i jedną operację cross-trade między nimi.</p> <p>Sekwencja przejazdów między krajami A, B i C</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bez ładunku z punktu A do punktu B</li> <li>2. Handel krzyżowy z B do C</li> <li>3. Bez ładunku z C do A</li> </ol> <p>Podróż bez ładunku z kraju A do kraju B odbywa się w połączeniu z operacją cross-trade rozpoczynającą się w kraju B. Innymi słowy, kierowca podróżuje do kraju B w celu załadowania towarów w kraju B dla operacji cross-trade (między B i C). W związku z tym kierowca jest uważany za oddelegowanego do kraju B od momentu wjazdu do tego kraju do momentu jego opuszczenia. Okres ten obejmuje jazdę pustą ciężarówką do punktu załadunku w kraju B, załadunek towarów w kraju B i przewóz ich przez terytorium tego kraju.</p>

OPERACJE	ELEMENTY DECYDUJĄCE	W ZAKRES	OUT ZAKRES	Początek i koniec wysyłania
				<p>Wówczas kierowca jest uznawany za delegowanego do kraju C od momentu wjazdu do tego kraju do momentu jego opuszczenia.</p> <p>Kierowca nie jest uznawany za delegowanego w krajach, przez które przejeżdża (bez załadunku/rozładunku) w celu wykonania operacji cross-trade między dwoma innymi krajami.</p>

## **Załącznik 2: Kiedy kierowca podlega lub nie podlega przepisom dotyczącym delegowania: wyjaśnienia dotyczące transportu osób**

Poniższa tabela i wyjaśnienia opierają się na dokumencie Pytania i odpowiedzi opracowanym przez służby Komisji. Biorąc pod uwagę specyfikę transportu pasażerskiego, niniejszy dokument ma na celu określenie różnic w stosowaniu zasad delegowania między transportem towarowym i pasażerskim oraz wyjaśnienie, czy niektóre rodzaje podróży w transporcie pasażerskim są objęte zakresem, czy nie.

Przypomnienie: podobnie jak w przypadku przewozu towarów, dyrektywa (UE) 2020/1057 wykorzystuje kryteria operacji transportowej w celu ustalenia, czy kierowca zaangażowany w operację transportową (operacje transportowe) jest objęty zakresem delegowania, czy nie. Poniższa tabela jest zatem zgodna z tą logiką: rozróżnia różne operacje transportowe w celu ustalenia, czy kierowca jest objęty czy nieobjęty zakresem delegowania.

Uwaga: w poniższych przykładach kraj A jest zawsze miejscem, w którym firma ma siedzibę i z którego rozpoczyna się podróż.

### **1. UPROSZCZONE WYJAŚNIENIE**

Wyjaśnienia dotyczące stosowania zasad delegowania w transporcie towarowym, jak wyjaśniono powyżej, są ważne dla transportu pasażerskiego, z wyjątkiem kilku przypadków. Przypadki te są następujące:

#### **1.1 Wstępnie ustalona grupa pasażerów**

##### Rozmieszczenie pasażerów z wcześniej ustalonej grupy w różnych miejscach w transporcie okazjonalnym

W kontekście przewozu dwustronnego z A do B/C/D/..., z wcześniej ustaloną grupą pasażerów, fakt wysadzenia pasażerów w różnych miejscach w kraju B/C/D/... nie zmienia charakteru operacji. Jest to nadal operacja dwustronna nieobjęta zasadami delegowania, niezależnie od tego, że pasażerowie są wysadzani w różnych miejscach (pod warunkiem, że nowi pasażerowie nie są zabierani w krajach B/C/D/...).

W regularnym transporcie, w kontekście przewozu dwustronnego z kraju A do kraju C, jadąc przez kraj B, to samo ma zastosowanie (poza zakresem zasad delegowania), nawet jeśli kierowca zabiera nowych pasażerów w kraju B. To samo dotyczy sytuacji, gdy kierowca wysadza pasażerów w różnych krajach przed przybyciem do kraju C.

##### Wycieczki lokalne z wcześniej ustaloną grupą pasażerów w transporcie okazjonalnym

W kontekście przewozu dwustronnego z punktu A do punktu B z wcześniej ustaloną grupą pasażerów, wycieczki lokalne w kraju B z tą samą grupą nie są objęte zasadami delegowania, jeżeli:

1. jest to ta sama wstępnie utworzona grupa (nierezydentów kraju B);
2. wycieczki lokalne są wykonywane przy użyciu tego samego pojazdu lub innego pojazdu tego samego przewoźnika lub grupy przewoźników, którzy wykonali usługę międzynarodową;
3. Cała operacja odbywa się za pomocą jednego formularza podróży.

### 1.2 Dwa zwolnione działania dodatkowe

Kierowca nie ma możliwości podjęcia dwóch zwolnionych dodatkowych czynności podczas dwustronnego transportu powrotnego do państwa członkowskiego siedziby, jeżeli podczas dwustronnego transportu z państwa członkowskiego siedziby nie wykonano żadnej dodatkowej czynności. Taka możliwość istnieje w przypadku transportu towarów, ale nie w przypadku transportu osób (art. 1 ust. 4 akapit trzeci dyrektywy 2020/1057).

## 2. W ZAKRESIE DELEGOWANIA I POZA ZAKRESEM DELEGOWANIA

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
PODRÓŻE DWUSTRONNE	
Transport okazjonalny	
Dwie operacje dwustronne  Przewóz uprzednio ustalonej grupy pasażerów z kraju A do kraju B i z powrotem z B do A z inną uprzednio ustaloną grupą pasażerów	Cała podróż nie jest objęta zasadami delegowania, ponieważ są to dwie międzynarodowe podróże dwustronne, pod warunkiem, że każda operacja dwustronna jest objęta odrębnym formularzem podróży. *
Operacja dwustronna z co najmniej dwoma lokalizacjami w kraju przyjmującym  Przewóz uprzednio ustalonej grupy pasażerów z kraju A do kraju B i wysadzenie pasażerów w różnych miejscach w kraju B.	Cała podróż nie jest objęta zasadami delegowania, ponieważ liczba miejsc odstawienia w tym samym kraju przeznaczenia (B) nie zmienia dwustronnego charakteru operacji. Cała operacja jest wykonywana w ramach jednego formularza podróży.

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
<p>Operacje dwustronne z kilkoma punktami rozliczeniowymi w więcej niż jednym kraju przyjmującym</p> <p>Przewóz z góry ustalonej grupy pasażerów z kraju A; niektórzy z nich wysiadają w kraju B, a inni w kraju C.</p>	<p>Cała podróż nie jest objęta zasadami delegowania, ponieważ uważa się, że podróż z kraju A do kraju B, a następnie do kraju C to dwie podróże dwustronne rozpoczynające się w kraju A (pierwsza podróż dwustronna to A do B, a druga to A do C), jeśli są one objęte tym samym formularzem podróży.</p>
<p>Operacje dwustronne z lokalnymi wycieczkami w jednym kraju przyjmującym, dla jednej wcześniej ustalonej grupy pasażerów i z powrotem do kraju A, w którym znajduje się siedziba firmy.</p> <p>Przewóz wcześniej ustalonej grupy pasażerów z kraju A do B. W kraju B grupa jest przewożona na różne lokalne wycieczki w różnych miastach. Grupa jest odwożona z powrotem do kraju A.</p>	<p>Operacje dwustronne z kraju A do B, jak również wycieczki lokalne w kraju B są poza zakresem zasad delegowania pod warunkiem, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. jest to ta sama wstępnie ukonstytuowana grupa</li> <li>2. należy przeprowadzić wycieczki lokalne <ul style="list-style-type: none"> <li>- w ramach międzynarodowego serwisu okolicznościowego</li> <li>- dla pasażerów niebędących rezydentami z grupy przewożonej wcześniej przez przewoźnika, który wykonał usługę międzynarodową</li> <li>- tym samym pojazdem lub innym pojazdem tego samego przewoźnika lub grupy przewoźników, którzy wykonali usługę międzynarodową</li> </ul> </li> <li>3. Cała operacja odbywa się pod osłoną jednego formularza podróży.</li> </ol>
<p>To samo, co powyżej, ale kierowca wraca do kraju bez pasażerów.</p> <p>To samo, ale kierowca i pasażerowie wracają do kraju A samolotem.</p>	<p>Cała podróż, w tym wycieczka lokalna i podróż powrotna do kraju A bez pasażerów, nie jest objęta zasadami delegowania.</p>



OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
	<p>Chociaż kierowca nie odwozi wcześniej utworzonej grupy pasażerów z powrotem do kraju A, charakter usługi nie różni się zasadniczo od poprzedniego przypadku (jazda z grupą z powrotem do kraju), o ile przewoźnik nie oferuje usług na rynku lokalnym w kraju B. Cała operacja musi być objęta jednym formularzem podróży.</p>
<p>Operacje dwustronne z lokalnymi wycieczkami w więcej niż jednym kraju przyjmującym, dla jednej wcześniej ustalonej grupy pasażerów i z powrotem</p> <p>Przewóz wcześniej ustalonej grupy pasażerów z kraju A do B/C/D i z powrotem do A. W kraju B/C/D grupa jest przewożona na różne lokalne wycieczki w różnych miastach. Grupa jest przewożona z powrotem do kraju A.</p>	<p>Cała podróż, w tym lokalne wycieczki w więcej niż jednym kraju goszczącym, nie jest objęta zasadami delegowania pod warunkiem, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. grupa jest zawsze taka sama; jest to grupa z góry ustalona.</li> <li>2. Usługa została sprzedana klientom z rynku kraju A i pozostaje z nim ściśle powiązana, niezależnie od faktu, że część usługi jest oferowana za granicą w jednym lub w kilku krajach.</li> </ol> <p>Cała operacja odbywa się pod osłoną formularza podróży.</p>
<p>Sporadyczne podróże w obie strony rozpoczynające się i kończące w przyjmującym państwie członkowskim</p> <p>Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w kraju A jedzie pusty do kraju B. W kraju B kierowca rozpoczyna podróż dla wcześniej ustalonej grupy turystów, zabierając ich do różnych krajów, a następnie zabierając ich z powrotem do kraju B. Następnie kierowca wraca pusty do kraju A.</p>	<p>Należy stosować kryteria przejazdów jednostronnych (zasadniczo w zakresie zasad delegowania) i przejazdów bez ładunku.</p> <p>Od momentu przekroczenia granicy do kraju B, podróż jest objęta zasadami delegowania (ponieważ są to dwustronne podróże międzynarodowe). Zasady delegowania mają zastosowanie do momentu, gdy kierowca wysadzi pasażerów w kraju B. Podróż powrotna kierowcy bez pasażerów do kraju A (podróż bez ładunku) nie jest objęta zasadami delegowania.</p>

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
<p>KOMBINOWANY TRANSPORT OKAZJONALNY</p>	
<p>Lot i przejazd w obie strony</p> <p>Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w kraju A odbywa podróż w obie strony z wcześniej utworzoną grupą rozpoczynającą się i kończącą w kraju A. Grupa leci samolotem do kraju B, gdzie odbywa podróż w obie strony autokarem zarejestrowanym w kraju A i kierowcą zatrudnionym przez tego samego operatora z kraju A, który zorganizował lot. Po zakończeniu wycieczki autokarowej do kraju B kierowca i grupa wracają do kraju z tym samym operatorem.</p>	<p>Kierowca podlega zasadom delegowania od momentu rozpoczęcia jazdy w celu odebrania pasażerów w kraju B i kończy pracę w momencie zakończenia wykonywania tej podróży. Przypadek, w którym grupa zostałaby wstępnie utworzona przez biuro podróży, które nie jest firmą autokarową/operatorem z kraju A odbierającym i wysadzającym pasażerów w kraju B, nie zmieniłby charakteru scenariusza. Cała operacja transportu drogowego jest wykonywana na podstawie formularza podróży. Inny środek transportu (np. lot) nie ma znaczenia dla sytuacji delegowania, ponieważ dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie wyłącznie do operacji transportu drogowego.</p>
<p>Regularny transport</p>	
<p>Dwie operacje dwustronne</p> <p>Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w kraju A świadczy usługi transportu pasażerskiego na regularnej linii w krajach A-B-C, bez przystanków pośrednich. Kierowca odbiera pasażerów w kraju A, wysadza ich w kraju B, gdzie kierowca następnie odbiera pasażerów, aby przywieźć ich do kraju A.</p>	<p>Cała podróż (obie operacje dwustronne) jest poza zakresem zasad delegowania.</p> <p>Kluczowym dokumentem transportowym umożliwiającym inspektorowi drogowemu ustalenie rodzaju operacji transportowej jest zezwolenie, które określa m.in. rodzaj usługi, trasę, przystanki i rozkład jazdy: Artykuł 6 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 określa, że usługi regularne podlegają zezwoleniu i określa, jakiego rodzaju informacje powinny być zawarte w takim zezwoleniu.</p>
<p>Operacje dwustronne z trzema lokalizacjami</p> <p>Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w kraju A wykonuje usługę transportową na</p>	<p>Motyw 10 dyrektywy (UE) 2020/1057: "Gdy kierowca wykonuje dwustronne przewozy z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę ("państwo członkowskie prowadzenia działalności"), na</p>

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
<p>regularnej linii z kraju A do kraju B, z przystankami pośrednimi w krajach C i D przeznaczonymi wyłącznie do wysadzania pasażerów.</p>	<p>terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z powrotem do państwa członkowskiego prowadzenia działalności, charakter usługi jest ściśle związany z państwem członkowskim prowadzenia działalności. Możliwe jest, że kierowca wykonuje kilka dwustronnych operacji transportowych podczas jednej podróży".</p> <p>Ponieważ podczas jednej podróży może być wykonywanych kilka zwolnionych dwustronnych operacji transportowych, kierowca nie podlegał zasadom delegowania przez całą podróż.</p> <p>Kierowca wysadził pasażerów (którzy wsiedli w kraju A) w trzech różnych krajach.</p>
<p>Operacje dwustronne z trzema lokalizacjami odbioru</p> <p>Po wykonaniu operacji opisanych w poprzednim przypadku kierowca wykonuje usługę transportową na regularnej linii z kraju B do kraju A, z przystankami pośrednimi w krajach E i F przeznaczonymi wyłącznie do odbioru pasażerów. Kierowca wysadza wszystkich pasażerów w kraju B.</p>	<p>Kierowca wykonał trzy operacje dwustronne podczas jednej podróży powrotnej do kraju B (państwo członkowskie siedziby). Ponieważ podczas jednej podróży można wykonać kilka zwolnionych operacji dwustronnych, kierowca nie podlegał przepisom dotyczącym delegowania w odniesieniu do całej podróży.</p>
<p>NIESTACJONARNY TRANSPORT MIĘDZYKRAJOWY</p>	
<p>Regularny transport</p>	
<p>Operacje dwustronne i wielostronne operacje transportu międzynarodowego.</p>	<p>Aby zdecydować, kiedy kierowca jest objęty, a kiedy nie jest objęty zasadami delegowania, należy stosować dwie zasady:</p>

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
<p>Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w kraju A prowadzi regularną linię autokarową z pasażerami do kraju B. Na drodze do kraju B kierowca zabiera i wysadza pasażerów w więcej niż jednym kraju (C, D, E).</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. międzynarodowe operacje dwustronne są zwolnione z zasad delegowania;</li> <li>2. jedna dodatkowa działalność / międzynarodowa operacja pozabilateralna związana z tą międzynarodową operacją dwustronną może zostać zwolniona**.</li> </ol> <p>W konsekwencji, w tym przypadku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zasady delegowania nie mają zastosowania od początku międzynarodowego spotkania dwustronnego;</li> <li>- pierwsza dodatkowa działalność (zabieranie lub wysadzanie pasażerów w kraju C) jest również zwolniona;</li> <li>- Zasady delegowania zaczynają obowiązywać od momentu odebrania / odstawienia pasażera, co rozpoczyna drugą dodatkową czynność / międzynarodową czynność nie dwustronną (ponieważ kierowca wykorzystał już możliwość jednej zwolnionej dodatkowej czynności);</li> <li>- kierowca pozostaje oddelegowany do kraju, w którym rozpoczęła się druga dodatkowa działalność, dopóki nie opuści terytorium tego kraju i nie zacznie być oddelegowywany do krajów sąsiednich od momentu przekroczenia ich granic;</li> <li>- Sytuacja delegowania kończy się, gdy kierowca wysadza ostatnich pasażerów (kończy to ostatnią dodatkową czynność) i rozpoczyna podróż powrotną do kraju A. W drodze powrotnej do kraju A, jeśli wykonywana jest jedna dodatkowa czynność, ta dodatkowa czynność +1 jest wyłączona z zasad delegowania.</li> </ul>

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
<p>Operacja dwustronna z jednym międzynarodowym transportem niebędącym operacją dwustronną (1+1)</p> <p>Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w kraju A wykonuje usługę transportową na regularnej linii z kraju A do B do C, odbierając pasażerów w kraju A, jeden przystanek w kraju B i wszyscy pasażerowie są wysadzani w kraju C.</p>	<p>Kierowca wykonał jedną dwustronną operację transportową (A do C) z jedną dodatkową czynnością w kraju B. Dodatkowa czynność polegająca na odebraniu/wysadzeniu pasażerów w kraju B jest dodatkową czynnością związaną ze zwolnioną międzynarodową operacją dwustronną (A do C) i jest zwolniona z przepisów dotyczących delegowania. Kierowca nie podlegał zasadom delegowania przez całą podróż.</p> <p>Uwaga 1: tylko jedna dodatkowa działalność wykonywana w kontekście międzynarodowej operacji dwustronnej może być zwolniona z zasad delegowania (zasada 1+1).</p> <p>Uwaga 2: Kierowca nie ma możliwości podjęcia dwóch zwolnionych dodatkowych czynności podczas dwustronnego transportu powrotnego do państwa członkowskiego siedziby, jeżeli podczas dwustronnego transportu z państwa członkowskiego siedziby nie wykonano żadnej dodatkowej czynności. Taka możliwość istnieje w przypadku transportu towarów, ale nie w przypadku transportu osób (art. 1 ust. 4 akapit trzeci dyrektywy 2020/1057).</p>
<b>CABOTAGE</b>	
<p>Jedna operacja dwustronna i kabotaż</p> <p>Kierowca wykonuje przewóz dwustronny z kraju A do kraju B, a po wysadzeniu pasażerów w B wykonuje przewozy kabotażowe w B.</p>	<p>Zasady delegowania obowiązują od rozpoczęcia przewozu kabotażowego w kraju B do jego zakończenia: od miejsca zabrania pasażerów do ich wysadzenia.</p>
<p>Jedna operacja dwustronna z jednym kabotażem + nie-bilateralny transport międzynarodowy</p>	<p>Obowiązują zasady publikowania postów:</p>

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
<p>Kierowca wykonuje dwustronną operację z kraju A do C, przejeżdżając przez kraj B. W kraju B kierowca zabiera i wysadza pasażerów, a następnie jedzie do C, gdzie wszyscy pasażerowie zostają wysadzeni.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kabotaż: od zabrania pasażerów w kraju B do ich wysadzenia w kraju B;</li> <li>- międzynarodowy nie dwustronny: od zakończenia przewozu kabotażowego do wysadzenia pasażerów w kraju C.</li> </ul>
<p>TRANZYT</p>	<p>Obowiązują te same zasady, co w przypadku transportu towarów: tranzyt nie jest objęty zasadami delegowania.</p>
<p>PODRÓŻE BEZ ŁADUNKU</p>	
<p>Operacja dwustronna, po której następuje powrót do kraju rozpoczęcia działalności</p>	<p>Obowiązują te same zasady, co w przypadku transportu towarów: podróż bez ładunku z powrotem do kraju siedziby nie jest objęta zasadami delegowania.</p>
<p>Operacja dwustronna, po której następuje podróż bez ładunku, po której następuje operacja transportu międzynarodowego bez ładunku, a następnie operacja dwustronna (powrót do kraju siedziby).</p>	<p>Obowiązują te same zasady, co w przypadku transportu towarowego: przejazdy bez ładunku są objęte zakresem lub nieobjęte zakresem, w zależności od tego, czy operacja, do której są dołączone, jest objęta zakresem, czy nie. W tym przypadku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pierwsza operacja dwustronna: jest poza zakresem przepisów dotyczących delegowania (od opuszczenia kraju A siedziby do wysadzenia pasażerów w kraju B);</li> <li>- przejazd bez ładunku: zasady delegowania mają zastosowanie, gdy kierowca rozpoczyna jazdę w kierunku miejsca, w którym odbierze pasażerów, aby przewieźć ich do kraju C (ponieważ jest to międzynarodowa operacja dwustronna nieobjęta zasadami delegowania; następnie przejazd bez ładunku jest</li> </ul>

OPERACJE	W zakresie lub poza zakresem: wyjaśnienie
	<p>wykonywany z powodu tej operacji objętej zakresem);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kierowca jest oddelegowany do kraju B do momentu opuszczenia kraju na przejściu granicznym i jest oddelegowany do kraju C do momentu wysadzenia pasażerów;</li> <li>- kierowca nie jest delegowany od momentu, w którym kierowca odbiera pasażerów w kraju C i przywozi ich do kraju A siedziby.</li> </ul> <p>Pytanie: a co z okresem czasu między wysadzeniem pasażerów w kraju C a momentem, w którym kierowca zaczyna zbierać pasażerów, aby przewieźć ich do kraju A?</p>

\* Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 stanowi, że przewozy okazjonalne są wykonywane na podstawie formularza podróży, który należy wypełnić przed każdą podróżą. Formularz podróży zawiera co najmniej informacje o rodzaju usługi, głównej trasie i zaangażowanym przewoźniku (przewoźnikach).

\*\* Kierowca jest zwolniony z przepisów dotyczących delegowania, jeżeli w kontekście trwającej dwustronnej operacji transportowej wykonuje również jedną międzynarodową działalność transportową niezwiązaną z transportem dwustronnym, polegającą na zabieraniu pasażerów lub dowożeniu ich do państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, przez które kierowca przejeżdża, pod warunkiem że kierowca nie oferuje usług transportu pasażerskiego między dwoma miejscami w państwie członkowskim, przez które przejeżdża. To samo dotyczy podróży powrotnej.

Jest to możliwe na przykład wtedy, gdy kierowca wykonuje przewóz dwustronny bez pełnego autobusu/autokaru i zatrzymuje się, aby zabrać i/lub wysadzić dodatkowych pasażerów po drodze. Kierowca może wykonać jedną zwolnioną operację transportu międzynarodowego innego niż dwustronny (tj. dodatkową czynność polegającą na zabraniu i/lub wysadzeniu pasażerów) podczas operacji dwustronnej z państwa członkowskiego siedziby do przyjmującego państwa członkowskiego. Gdy dwie kolejne operacje dwustronne są wykonywane z i do państwa członkowskiego siedziby, podczas każdej z tych dwóch operacji można wykonać zwolnioną dodatkową operację transportu międzynarodowego. Jest to tak zwana zasada 1+1.



## **Załącznik 3: Określenie właściwego prawa pracy - *rozporządzenie Rzym I***

Zgodnie z Dyrektywą o pracownikach delegowanych, pracownik delegowany to "*pracownik, który przez ograniczony okres wykonuje swoją pracę na terytorium państwa członkowskiego innego niż państwo, w którym normalnie pracuje*"<sup>37</sup>. Zatem sytuacja delegowania wiąże się z istnieniem stabilnego stosunku pracy w jednym państwie członkowskim, do którego pracownik ma powrócić po okresie delegowania.

Miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę niekoniecznie pociąga za sobą istnienie miejsca pracy w tym samym państwie członkowskim. Rozporządzenie Rzym I określa, które krajowe prawo pracy reguluje umowę o pracę, biorąc pod uwagę zwykle miejsce pracy. Te obiektywne zasady zostały uzgodnione ze względu na potrzebę ochrony pracownika jako słabszej strony stosunku pracy.

W celu określenia prawa właściwego dla stosunku pracy, *Rzym I* wprowadza kilkustopniowy system:

1. Umowa o pracę podlega prawu wybranemu przez strony.

Klauzula wyboru prawa jest pierwszym krokiem do określenia prawa właściwego. Rozporządzenie stanowi, że wybór prawa nie może wyłączać stosowania niektórych przepisów prawa krajowego, które miałyby zastosowanie w przypadku braku wyboru (tj. prawa określonego zgodnie z poniższymi punktami 2 i 3). Są to postanowienia, których nie można wynegocjować w umowie cywilnoprawnej.

Jest to zgodne z zasadą, że pracownik, jako słabsza strona stosunku pracy, powinien być chroniony w przypadku, gdy umowa zawiera niekorzystną klauzulę wyboru prawa.

2. W przypadku braku wyraźnego wyboru przez strony, prawem właściwym jest prawo kraju, w którym lub z którego pracownik zazwyczaj wykonuje swoją pracę.

Określenie kraju, z którego pracownik zwykle wykonuje swoje zadania, jest szczególnie istotne w przypadku kierowców, którzy rutynowo wykonują zadania w różnych krajach, ale regularnie rozpoczynają i kończą podróż w tym samym państwie członkowskim. W przypadku istnienia wielu miejsc pracy, miejsce, z którego pracownik wykonuje większą część swoich obowiązków, będzie uważane za zwykle miejsce pracy.

3. Jeśli nie można ustalić zwykłego miejsca pracy zgodnie z powyższym punktem 2, prawem właściwym będzie miejsce prowadzenia działalności, za pośrednictwem którego pracownik został zatrudniony.

---

<sup>37</sup> Art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71



Przepis ten jest szczególnie istotny dla pracowników przeskakujących z jednego państwa członkowskiego do drugiego, bez stałej bazy.

4. Aby uniknąć zbyt sztywnego systemu, sędzia może zdecydować o zastosowaniu innego prawa, jeżeli z okoliczności sprawy wynika, że umowa o pracę jest wyraźnie ściślej związana z innym krajem.

Określając prawo właściwe, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej ("TSUE") kładzie duży nacisk na pojęcie zwykłego miejsca pracy, któremu nadaje szeroką interpretację. Inne kryteria, w tym w szczególności kraj rekrutacji pracownika, powinny być traktowane jako pomocnicze<sup>38</sup>. Ponadto Trybunał przypomniał, że pracownik jest słabszą stroną umowy o pracę i w związku z tym musi być chroniony przez najbardziej korzystne normy kolizyjne<sup>39</sup>.

Aby określić zwykłe miejsce pracy, należy wziąć pod uwagę wszystkie czynniki, które charakteryzują działalność pracownika, w tym: miejsce, z którego pracownik wykonuje swoje zadania, otrzymuje instrukcje i organizuje swoją pracę, miejsce, w którym znajdują się narzędzia pracy, miejsca, w których odbywa się głównie transport, gdzie towary są rozładowywane i miejsce, do którego pracownik wraca po zakończeniu swoich zadań<sup>40</sup>.

Tam, gdzie wymagana jest ocena ilościowa w celu ustalenia, z którego kraju pracownik zwyczajowo wykonuje swoje zadania (w przeciwieństwie do zadań okazjonalnych lub dorywczych), można również znaleźć inspirację w obecnych praktykach w zakresie kontroli zabezpieczenia społecznego, w których uważa się, że czas pracy jest najbardziej odpowiednim kryterium do oceny, gdzie odbywa się znaczna część działalności<sup>41</sup>.

Jedynie w przypadku, gdy nie jest możliwe ustalenie zwykłego miejsca pracy, na przykład gdy kierowca wykonuje taką samą liczbę zadań w kilku państwach członkowskich, państwo, w którym zawarto umowę o pracę, stanie się istotnym czynnikiem. TSUE podkreśla, że miejsce zatrudnienia jest jedynie czynnikiem pomocniczym, który staje się istotny w okolicznościach, w których nie można zidentyfikować zwykłego miejsca pracy. Biorąc pod uwagę, że Trybunał posiada szeroką interpretację elementów składających się na zwykłe miejsce pracy<sup>42</sup>, powoływanie się na miejsce zatrudnienia powinno być konieczne tylko w rzadkich przypadkach.

Klauzula ściślejszego powiązania opisana w powyższym punkcie 4 ma być stosowana przez sędziego w zależności od konkretnych okoliczności każdej sprawy. TSUE orzekł na przykład, że zwykłe miejsce pracy można pominąć, biorąc pod uwagę inne elementy, takie jak miejsce,

---

<sup>38</sup> *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10* z 15.03.2011, pkt 46.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, pkt 49 i *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego (grudzień 2013 r.), *Praktyczny przewodnik po obowiązujących przepisach*, s. 29 i 30.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

w którym pracownik płaci podatek dochodowy, gdzie jest objęty ubezpieczeniem społecznym, emerytalnym, chorobowym i inwalidzkim<sup>43</sup>.

Zwykle miejsce pracy nie ulega zmianie, jeśli pracownik jest tymczasowo zatrudniony w innym kraju. Innymi słowy, prawo miejsca zwykłego pobytu pracownika nadal reguluje umowę o pracę przez cały okres jego tymczasowego zatrudnienia w innym państwie członkowskim. Rzym I określa, że zlecenie jest tymczasowe, jeśli oczekuje się, że pracownik powróci do pracy w kraju pochodzenia po wykonaniu zadań za granicą<sup>44</sup>. Kwestia ta znajduje odzwierciedlenie w *dyrektywie w sprawie pracowników delegowanych*: jeśli powiązania ze zwykłym miejscem pracy zostaną zerwane, tymczasowe zlecenie należy w rzeczywistości uznać za zmianę zwykłego miejsca pracy. Kierowca powinien być wówczas zatrudniony zgodnie z prawem nowego państwa członkowskiego. Na przykład po zatrudnieniu kierowca zwykle wykonywał swoje zadania w państwie członkowskim A. Następnie kierowca przenosi się do państwa członkowskiego B w celu stałego wykonywania nowego zestawu zadań na tym terytorium lub z tego terytorium, bez powiązania lub z niewielkim powiązaniem z państwem członkowskim A. W takiej sytuacji zwykle miejsce pracy zmieniło się z państwa członkowskiego A na państwo członkowskie B.

1. Miejsce, z którego pracownik wykonuje swoje zadania.
2. Miejsce, w którym pracownik otrzymuje instrukcje dotyczące swoich zadań i organizuje swoją pracę.
3. Miejsce, w którym znajdują się jego narzędzia pracy.
4. Miejsce, w którym odbywa się główny transport.
5. Miejsce, w którym towary są rozładowywane.
6. Miejsce, do którego pracownik wraca po wykonaniu swoich zadań.

*Box 7 - Wskaźniki określające zwyczajowe miejsce pracy kierowców*

<sup>43</sup> Paragraf 41 *Schlecker C-64/12*.

<sup>44</sup> Motyw 36 *rozporządzenia 593/2008*