



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

**OŚWIADCZENIE:** *Pytania zostały przesłane przez władze państw członkowskich, które są członkami Grupy Ekspertów Komisji ds. Delegowania Kierowców. Odpowiedzi zostały przygotowane przez służby Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) i nie wiążą Komisji Europejskiej. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do autorytatywnej wykładni prawa unijnego.*

### I.DEFINICJE

#### 1. Co oznaczają terminy „nadawcy” i „spedytorzy”mieć na myśli?

Pojęcia „nadawcy” i „spedytorzy” nie są zdefiniowane w dyrektywie 2020/1057. Terminy te są jednak powszechnie używane w sektorze transportu oraz w prawodawstwie UE, np. w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008. Zgodnie z informacjami zwrotnymi otrzymanymi przez Komisję rozumienie tych terminów nigdy nie budziło wątpliwości wśród organów transportu drogowego i zainteresowanych stron. Ponieważ koncepcje te są specyficzne dla sektora transportu, jeżeli krajowe organy ds. zatrudnienia potrzebują wyjaśnień na temat ich rozumienia, powinny konsultować się/być w stanie otrzymać wszystkie potrzebne informacje od swoich odpowiednich organów ds. transportu.

### II.ZAKRES PODANIOWY

2. Mając na uwadze, że art. 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057 stanowi, że kierowca wykonujący określone rodzaje międzynarodowych przewozów drogowych nie jest uważany za delegowanego pracownika w rozumieniu dyrektywy 96/71/WE, nie naruszając jedynie art. 2 ust. 1 tej dyrektywy, czy należy zastosować art. 2 ust. Czy prawidłowe jest interpretowanie, że w celu ustalenia, czy dany kierowca jest pracownikiem delegowanym, art. 2 ust. 1 (pracownikiem delegowanym jest pracownik, który wykonuje swoją pracę na terytorium państwa przyjmującego czasu) ma zastosowanie, ale art. 2 ust. 2 dyrektywy 96/71/WE nie (zgodnie z którym definicja pracownika ma zastosowanie na mocy prawa państwa członkowskiego, na którego terytorium pracownik jest delegowany)?

Art. 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057 zawiera szczegółowe przepisy dotyczące stosowania art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE w sektorze transportu drogowego. Wynika to w szczególności z motywu 7 i art. 1 ust. 1 i 2 dyrektywy (UE) 2020/1057, które stanowią, że są to przepisy szczególne dla sektora. Oznacza to, że w przypadkach, gdy kierowca przez określony czas wykonuje swoją pracę na terytorium innego państwa członkowskiego niż państwo, w którym normalnie pracuje, nie uważa się go za oddelegowanego do wykonywania opisanych czynności w art. 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057.

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

3. Dlaczego art. 1 ust. 7 dyrektywy (UE) 2020/1057 stanowi, że kierowca wykonujący przewóz kabotażowy jest uważany za pracownika delegowanego w rozumieniu dyrektywy 96/71/WE, bez odniesienia do art. 2 ust. 1 tej dyrektywy, inaczej niż we wspomnianych punktach 3-6?

Art. 1 ust. 3, 4, 5 i 6 dyrektywy (UE) 2020/1057 odnoszą się do sytuacji, w których kierowca zostałby oddelegowany ze względu na zastosowanie art. 2 ust. być uważane za takie ze względu na zastosowanie tych wyjątków. Artykuł 1 ust. 7 odnosi się do sytuacji, w której kierowcę należy uznać za delegowanego, a zatem nie stanowi wyjątku od art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE.

4. Czy państwo członkowskie może uwzględnić we własnych przepisach wdrażających dyrektywę (UE) 2020/1057, oprócz kierowców będących pracownikami w rozumieniu przepisów przyjmującego państwa członkowskiego, także tych kierowców, którzy nie są zatrudnieni na podstawie tych przepisów, ale osobiście wykonywać przewozy drogowe w imieniu przewoźnika na podstawie umów innych niż umowa o pracę (np. umowy cywilnoprawne), do których nie mają zastosowania przepisy krajowe wdrażające dyrektywę

Dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które podejmują środek transnarodowy, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE. Wszyscy pozostali pracownicy i kierowcy transportu drogowego uczestniczący w różnego rodzaju operacjach transnarodowych, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE, podlegają przepisom tej dyrektywy i dyrektywy 2014/67.

Nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie ustanawiały przepisy krajowe mające zastosowanie na ich własnym terytorium, które obejmowałyby inne rodzaje kierowców, wobec których nie mają zastosowania krajowe przepisy wdrażające dyrektywę 96/71/WE, dyrektywę 2014/67/UE lub dyrektywę (UE) 2020/1057 mają zastosowanie – takie jak przepisy mające zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy drogowe na podstawie umów niepodlegających krajowym przepisom prawa pracy lub umów o pracę na własny rachunek. Nie byłyby to przepisy wdrażające dyrektywę 96/71/WE, dyrektywę 2014/67/UE czy dyrektywę (UE) 2020/1057, ale raczej środki krajowe mające zastosowanie do tych innych rodzajów kierowców. Proszę zauważyć, że takie środki, aby były zgodne z zasadą swobody świadczenia usług, musiałyby być stosowane w sposób niedyskryminacyjny, uzasadnione celami interesu publicznego,

5. Czy państwo członkowskie może uwzględnić w swoich przepisach także kierowców delegowanych z państw trzecich, w przypadku gdy nie pozostają oni w stosunku pracy z pracodawcą delegującym, ale wykonują w imieniu tego pracodawcy przewozy drogowe na podstawie m.in. umowa cywilnoprawna?

Nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie ustanawiały krajowe przepisy dotyczące delegowania (inspirowane prawodawstwem UE) mające zastosowanie do delegowanych kierowców przez pracodawców mających siedzibę w państwach trzecich, niezależnie od rodzaju umowy lub stosunku pracy, jaki kierowcy ci mogą mieć z przedsiębiorstwem mającym siedzibę w państwie trzecim delegowania oraz pod warunkiem przestrzegania przepisów UE dotyczących operacji transportowych do iz państw trzecich. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy 96/71/WE i art. 1 ust. .

6. Czy delegowanie kierowców podlega warunkom zatrudnienia przyjmującego państwa członkowskiego, które wynikają z art. 3 ust. musi mieć ukończone 18 lat?

Tak, wszystkie przepisy dyrektywy 96/71, od której dyrektywa (UE) 2020/1057 nie stanowi odstępstwa, mają zastosowanie do kierowców delegowanych, z zastrzeżeniem przepisów dyrektywy (UE) 2020/1057. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 1 ust. 9 dyrektywy (UE) 2020/1057 warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych lub przepisy administracyjne, układy zbiorowe lub orzeczenia arbitrażowe, które na ich terytoriach uznano za powszechnie stosowane lub w inny sposób mają zastosowanie zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, są udostępniane w dostępnym oraz przejrzysty sposób dla przedsiębiorstw transportowych z innych państw członkowskich i delegowanych kierowców.

#### 7. Czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do osób samozatrudnionych? kierowcy?

Art. 1 ust. 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 stanowi, że: „Te szczególne przepisy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które podejmują środek transnarodowy, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. Dyrektywa 96/71/WE.”

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

Więcej wyjaśnień na temat ustalenia stosunku pracy zawiera odpowiedź na pytanie 4 w „Pytaniach i odpowiedziach dotyczących realizacji Pakietu Mobilności 1 (część 1)” dostępnych tutaj: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/driving-odpoczynku\\_pl](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/driving-odpoczynku_pl)

#### 8. Czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do „własnego rachunku” operacje?

Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie wyłącza wyraźnie ze swojego zakresu operacji „na rachunek własny”. Jednakże operacje transportowe na własny rachunek w odniesieniu do towarów nie mogą być „nie więcej niż czynnościami pomocniczymi w stosunku do ogólnej działalności przedsiębiorstwa” (zob. art. 1 ust. 5 lit. d) pkt (v) rozporządzenia (WE) nr 1072/2009). . Celem dyrektywy (UE) 2020/1057 jest określenie szczegółowych zasad dla sektora transportu drogowego, co sugeruje, że ma ona zastosowanie wyłącznie do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby.

Transport na własny rachunek w odniesieniu do osób musi być wykonywany do celów niekomercyjnych i nienastawionych na zys przez osobę fizyczną lub prawną, dla której działalność transportowa jest jedynie działalnością pomocniczą (zob. art. 2 pkt 5 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009). Nie dotyczą czynności wykonywanych przez pracownika przedsiębiorstwa w ramach jego czynności zawodowych.

Ogólne zasady delegowania pracowników określone w dyrektywie 96/71/WE mogą mieć zastosowanie do kierowców wykonujących czynności nieobjęte dyrektywą (UE) 2020/1057.

#### 9. Czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do wszystkich pojazdów użytkowych bez względu na ich dopuszczalną masę lub liczbę pasażerów?

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

Zwolnienie dotyczące dwustronnej działalności transportowej w odniesieniu do pasażerów, określone w art. 1 ust. 4, ma zastosowanie do operacji w międzynarodowych okazjonalnych lub regularnych przewozach pasażerskich w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do międzynarodowego przewozu osób autokarami i autobusami pojazdami, które są odpowiednie i przeznaczone, ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie, do przewozu więcej niż dziewięciu osób, w tym kierowcy.

Ponadto dyrektywa (UE) 2020/1057 zawiera liczne odniesienia do informacji zarejestrowanych na tachografach, które zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 są obowiązkowe tylko w przypadku pojazdów, do których rozporządzenie (WE) nr 561/ 2006 r. (tj. pojazdy używane do przewozu towarów, których maksymalna dopuszczalna masa pojazdu, łącznie z przyczepą lub naczepą, przekracza 3,5 tony – lub od 1 lipca 2026 r., 2,5 tony – oraz pojazdy używane do przewozu pasażerowie, którzy są zbudowani lub na stałe przystosowani do przewozu więcej niż dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, i są do tego przeznaczone).

Przypomina się również, że dyrektywa 96/71/WE ma zastosowanie do wszelkiego ponadnarodowego świadczenia usług obejmujących delegowanie pracowników, niezależnie od sektora gospodarki, do którego odnosi się to świadczenie usług – w tym zatem do sektora transportu drogowego (Wyrok z dnia 1 grudnia 2020, Federatie Nederlandse Vakbeweging, sprawa C-815/18, EU:C:2020:976, pkt 33. W zakresie, w jakim szczególne przepisy określone w dyrektywie (UE) 2020/1057 nie mają zastosowania, ogólne przepisy dotyczące delegowania pracowników mogą nadal mieć zastosowanie do przewozu towarów lub pasażerów.

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

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

**Jeśli chodzi o Szwajcarię**, dyrektywa 96/71/WE ma zastosowanie zgodnie z Umową między Unią a Szwajcarią w sprawie swobodnego przepływu osób. Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie jest częścią tej umowy.

**Jeśli chodzi o Wielką Brytanię**, dyrektywa (UE) 2020/1057 nie ma bezpośredniego zastosowania do kierowców z UE oddelegowanych do Wielkiej Brytanii ani do kierowców z Wielkiej Brytanii oddelegowanych do UE. Umowa o handlu i współpracy między Wielką Brytanią a UE (TCA) określa szczegółowe zasady dotyczące delegowania kierowców.

Kierowców wykonujących kabotaż w Wielkiej Brytanii należy uważać za wysłanych zgodnie z art. 463 ust. 4, w związku z art. 462, paragrafy 3-7 (dla operatorów z UE paragraf 7) TCA.

Złagodzenie pozwalające na nieograniczony kabotaż w Wielkiej Brytanii dla przewoźników z UE (tj. nieograniczony przewóz kabotażowy w ciągu 14 dni po dokonaniu początkowej dostawy przychodzącej), które ma zastosowanie do 30 kwietnia 2022 r., nie ma wpływu na stosowanie zasad delegowania do przewozów kabotażowych wykonywanych przez przewoźników z UE w UK. Przewoźnicy będą musieli wywiązać się z obowiązku złożenia deklaracji delegowania i zapłacić odpowiednie wynagrodzenie, gdy ich kierowcy wykonują przewozy kabotażowe w Wielkiej Brytanii.

Zgodnie z załącznikiem 31, część A, sekcja 2, art. 3 ust. 3 TCA, kierowcy przewoźników drogowych, mających siedzibę we wszystkich państwach członkowskich UE, wykonujący przewozy drogowe do/z Wielkiej Brytanii z/do wszystkich państw członkowskich UE, są zwolnieni z zasad delegowania (niezależnie od państwa członkowskiego siedziby a krajem UE załadunku/rozładunku towaru). Np. kierowca bułgarskiego przewoźnika drogowego przewożącego towary z Niemiec do Wielkiej Brytanii lub vv jest zwolniony z zasad delegowania.

Przewozy z/do Wielkiej Brytanii do/z krajów trzecich (tj. krajów spoza UE) wykonywane przez przewoźników drogowych z UE nie są objęte umową o handlu i współpracy między Wielką Brytanią a UE. Sztuka. 1 ust. 2 TCA („delegowanie kierowców”) wyraźnie stanowi, że „Niniejszy rozdział określa wymagania dla przewoźników drogowych mających siedzibę na terytorium jednej ze Stron, którzy w ramach przewozu towarów wysyłają kierowców na terytorium inna impreza”.

## III. ODSYŁANIE DEKLARACJA – PORTAL OGŁOSZENIA

11. Czy procedura określona w art. 1 ust. wątpliwości właściwych organów przyjmującego państwa członkowskiego, czy też powinna być uruchamiana za każdym razem, gdy podczas kontroli drogowej zostanie stwierdzony brak deklaracji delegowania?

Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie zobowiązuje organów państw członkowskich do żądania dodatkowych dokumentów, oprócz deklaracji delegowania i innych dokumentów dostępnych podczas kontroli drogowej, za każdym razem, gdy przeprowadzana jest kontrola zgodności. Jednak w każdym przypadku, gdy organy państw członkowskich uznają za konieczne otrzymanie tych dodatkowych dokumentów, korzystają z systemu IML, aby złożyć odpowiedni wniosek.

12. Czy nowy moduł IMI poświęcony delegowaniu kierowców umożliwi jedynie przesłanie dokumentów i skierowanie prośby o pomoc w ich uzyskaniu do właściwego organu w innym państwie członkowskim, w przypadku gdy operator nie wywiąże się z obowiązku ich dostarczenia w terminie czasu 8 tygodni, czy należy uznać, że cała wymiana informacji i współpraca pomiędzy właściwymi organami w zakresie delegowania kierowców będzie realizowana z wykorzystaniem tego nowego modułu, czy też będzie działał równolegle do modułu w sprawie delegowania pracowników oraz formularzy zapytań w obszarach, w których będzie można zadawać pytania dotyczące określonych sytuacji w związku z delegowaniem kierowców na podstawie przepisów dyrektywy (UE) 2020/1057 (PoW – delegowanie pracowników – prośba o udzielenie informacji dotyczące oddelegowania, PoW – prośba o informacje dotyczące warunków pracy, PoW – prośba o informacje dotyczące

W ramach nowego modułu IMI faktycznie najpierw wniosek o dokumenty jest przedstawiany przedsiębiorcy, a w przypadku gdy wykonawca nie zastosuje się do niego, dopiero wtedy właściwy organ może zażądać dokumentów od właściwego organu siedziby.

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

13. Czy obowiązki związane ze składaniem deklaracji delegowania oraz dostarczaniem innych dokumentów za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z IMI mogą zostać nałożone przez państwa członkowskie również na operatorów delegujących kierowców z państw trzecich lub kierowców pracujących na własny rachunek lub kierowców wykonujących usługi na podstawie inna niż umowa o pracę (niebędący pracownikami w świetle przepisów przyjmującego państwa członkowskiego)? Jeśli nie, to czy państwa członkowskie mogą stworzyć własny system zobowiązujący przewoźników z państw trzecich do zgłaszania wszystkich lub niektórych operacji transportu drogowego na terytorium państwa przyjmującego – w odniesieniu do kierowców zatrudnionych, prowadzących działalność na własny rachunek lub kierowców wykonujących usługi na na innej podstawie niż umowa o

Dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do jednostek mających siedzibę w państwach członkowskich. W związku z tym obowiązki wynikające z tego prawodawstwa UE, w tym korzystanie z interfejsu publicznego, nie mają bezpośredniego zastosowania do operatorów mających siedzibę w państwach trzecich. Jednakże, jak wskazano w motywach (15), (16) i (17) oraz w art. 1 ust. 10 dyrektywy (UE) 2020/1057, przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwach trzecich nie mogą być traktowane bardziej korzystnie niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim. Przestrzeganie zasad delegowania przez operatorów z krajów trzecich może być regulowane w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych z odpowiednimi krajami trzecimi. Istnieje techniczna i prawna możliwość umożliwienia państwom trzecim korzystania z systemu IMI i interfejsu publicznego połączonego z IMI.

Dyrektywa 96/71/WE ma również zastosowanie tylko do przedsiębiorstw mających siedzibę w państwie członkowskim. W odniesieniu do przedsiębiorstw mających siedzibę w państwach trzecich i wysyłających swoich pracowników w celu świadczenia usług w państwie członkowskim należy zauważyć, że zgodnie z art. 1 ust. 4 nie mogą być one traktowane bardziej korzystnie niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim.

Państwa członkowskie mogą również podjąć decyzję o utworzeniu własnych systemów powiadomień przeznaczonych dla operatorów z państw trzecich i kierowców nieobjętych zakresem dyrektywy 2020/1057 lub zastosować system ustanowiony dla pracowników delegowanych na mocy dyrektywy 2014/67.

14. Zważywszy, że art. 1 ust. 11 lit. c) dyrektywy (UE) 2020/1057 zobowiązuje operatorów do przesyłania, na bezpośredni wniosek właściwych organów przyjmującego państwa członkowskiego, kopii niektórych dokumentów, w tym między innymi umowy o pracę lub dokument równorzędny w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG oraz że wspomniana dyrektywa zostanie uchylona zgodnie z art. umowa w rozumieniu art. 3 dyrektywy 91/533/EWG? Jakie rodzaje dokumentów oprócz umowy o pracę muszą znać organy krajowe?

Dyrektywa (UE) 2019/1152 uchyli dyrektywę 91/533/EWG ze skutkiem od dnia 1 sierpnia 2022 r.

Podczas gdy dyrektywa 91/533/EWG wymienia rodzaje dokumentów, którymi pracodawca może posługiwać się jako środek informacji w celu wypełnienia obowiązków informacyjnych, dyrektywa (UE) 2019/1152 nie zawiera już takiego wykazu. W dyrektywie (UE) 2019/1152 nie używa się już również terminu „ekwiwalent dokumentu”. Ten

oznacza, że każdy dokument (w tym w formacie elektronicznym) zawierający informacje wymienione w odpowiednich przepisach dyrektywy (UE) 2019/1152 może być co do zasady zaakceptowany w kontekście dyrektywy. Zobacz w tym zakresie art. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2019/1152, które odnoszą się do „dokumentu”.

Art. 3 dyrektywy (UE) 2019/1152 wymaga, aby informacje były przekazywane w formie papierowej lub elektronicznej. W przypadku formatu elektronicznego muszą być spełnione trzy kumulatywne kryteria: (1) informacja jest dostępna dla pracownika, (2) może być przechowywana i drukowana oraz (3) pracodawca przechowuje dowód informacji lub odbioru.

Sprawozdanie grupy ekspertów 2021 na temat transpozycji dyrektywy (UE) 2019/1152 (dostępne [tutaj](#)) doprecyzowano na s. 26, że:

„dostępny dla pracownika” oznacza, że pracownik musi faktycznie mieć nieograniczony dostęp do informacji. Ponadto, jeśli pracownik nie ma dostępu do narzędzi elektronicznych wykorzystywanych do przekazywania informacji, wyklucza to korzystanie z tych środków elektronicznych. „Możliwość przechowywania i drukowania” oznacza, że informacje muszą być sformatowane w taki sposób, aby umożliwić ich przechowywanie i drukowanie przez pracownika. Nie ma wymogu, aby pracodawca faktycznie go wydrukował. Obowiązek przechowywania dowodu nadania lub odbioru pozwala na wybór jednej lub drugiej metody (lub obu). Dyrektywa nie ustanawia wymogu dostarczania informacji w formie elektronicznej. Kryteria te mają zastosowanie tylko wtedy, gdy pracodawca zdecyduje się na przekazanie informacji drogą elektroniczną.

W przypadku przekazu elektronicznego nie ma również wymogu przesyłania informacji w formie poświadczonej. Wysłany e-mail powinien wystarczyć, o ile e-mail może zostać zatrzymany przez pracodawcę. Możliwe są również inne sposoby przekazywania informacji drogą elektroniczną niż e-mail.”

15. A co z innymi istniejącymi krajowymi stronami internetowymi (np. SIPSI (FR), MILOG (DE), MELDLOKET (NL))? Czy operatorzy powinni nadal ich używać do delegowania kierowców transportu drogowego? A co z istniejącymi deklaracjami delegowania składanymi za pośrednictwem tych systemów, które obowiązują po 2 lutego 2022 r.?

Od 2 lutego 2022 r. unijny portal deklaracji delegowania w transporcie drogowym (portal RTPD) staje się jedynym obowiązkowym systemem, z którego operatorzy muszą korzystać, aby wysłać deklaracje podczas delegowania kierowców do dowolnego państwa członkowskiego UE i Wielkiej Brytanii. Od tego dnia państwa członkowskie nie będą mogły wymagać od operatorów mających siedzibę w innych państwach członkowskich UE lub w Wielkiej Brytanii, aby korzystali z ich krajowych systemów/stron internetowych w celu zgłoszenia delegowania.

Krajowe strony internetowe/systemy powiadamiania o delegowaniu, takie jak SIPSI, MILOG, LIMOSA, MELDLOKET, UTIK, LSDB, nie powinny być już wykorzystywane po 2 lutego 2022 r. w przypadku delegowania kierowców w transporcie drogowym objętych zakresem dyrektywy 2020/1057.

16. Czy operatorzy z krajów trzecich delegujący kierowców do UE muszą składać deklaracje delegowania do państwa członkowskiego UE za pośrednictwem portalu RTPD?

Stosowanie zasad delegowania do operatorów z państw trzecich jest kwestią krajową, więc każde państwo członkowskie decyduje o tym, jakie zasady powinny mieć zastosowanie. W związku z tym operatorzy z państw trzecich nie są zobowiązani do składania deklaracji o delegowaniu za pośrednictwem portalu UE. Do tej pory portal ten jest dostępny tylko dla operatorów mających siedzibę w UE i Wielkiej Brytanii.

W praktyce oznacza to, że operatorzy z państw trzecich będą musieli nadal przestrzegać różnych krajowych wymogów obowiązujących w państwach członkowskich. Na przykład państwa członkowskie mogą wymagać od operatorów z państw trzecich dalszego składania deklaracji o delegowaniu za pośrednictwem ich krajowych stron internetowych (np. SIPSIS, MILOG itp.).

17. A co z przypadkami obsady kilkuosobowej, czy operator powinien złożyć deklarację delegowania dla obu kierowców? Co się stanie, jeśli jeden z kierowców nie prowadzi pojazdu w tym państwie członkowskim? Co najważniejsze, czy wszystkie dokumenty (odcinki wypłaty, dowody wpłat itp.) będą wymagane dla kierowcy niezatrudnionego w prowadzeniu

Tak, w przypadku obsady kilkuosobowej na każdego kierowcę należy złożyć jedną deklarację delegowania. Dzieje się tak, ponieważ nawet jeśli kierowcy jeżdżą w sytuacji kilkuosobowej, ich deklaracje są niezależne.

Oznacza to, że operator może wprowadzić te same informacje (daty, rodzaje operacji i tablice rejestracyjne) na obu deklaracjach. Możliwe jest również wpisanie różnych informacji dla każdego kierowcy, jeśli na przykład operator wie, że jeden kierowca będzie delegowany na dłuższy okres w tym państwie członkowskim.

Jeżeli jeden z kierowców nie prowadzi pojazdu, kierowca ten jest nadal delegowany tak długo, jak pracuje lub pozostaje do dyspozycji pracodawcy. W związku z tym potrzebuje oświadczenia o oddelegowaniu na czas oddelegowania na terytorium państwa członkowskiego.

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

#### **IV.KONTROLE NA DRODZE I NA TERENIE**

18. Czy nowe wymogi art. 2 pkt. prace określone w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE obejmują również przeprowadzanie kontroli w odniesieniu do odstępstw od art. 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE, jak określono w art. dyrektywy, o ile takie odstępstwa zostały wdrożone w układach zbiorowych między partnerami społecznymi?

Jeżeli chodzi o kontrole drogowe, nowy ust. 6 części A załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE (wprowadzony art. 2 ust. 13 lit. a) ppkt (iii) dyrektywy 2020/1057) zobowiązuje państwa członkowskie do rozważenia następujących kwestii: podczas przeprowadzania kontroli drogowych:

„rozszerzony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, jak określono w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inny tygodniowy czas pracy określony w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE tylko wtedy, gdy technologia umożliwia przeprowadzanie skutecznych kontroli”

Artykuł 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE stanowi, że „(...) maksymalny tygodniowy czas pracy może zostać przedłużony do 60 godzin tylko wtedy, gdy w ciągu czterech miesięcy nie zostanie przekroczona średnia 48 godzin tygodniowo (...)”.

Artykuł 8 dyrektywy 2002/15/WE dopuszcza odstępstwa od art. 4, pod warunkiem że odstępstwa te nie skutkują ustanowieniem okresu odniesienia przekraczającego sześć miesięcy w celu obliczenia średniego maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego czterdzieści osiem godzin.

Biorąc pod uwagę, że zgodnie z art. 36 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 kierowcy są zobowiązani do okazywania wykresówek tylko z bieżącego dnia i za poprzednie 28 dni (termin ten zostanie przedłużony do 56 dni od 31 grudnia 2024 r.) oraz że obecna technologia (tj. obecne tachografy i nadchodząca wersja 2) inteligentnego tachografu nie pozwala na dostęp na poboczu do danych dotyczących czasu pracy przez wystarczająco długi okres, inspektorzy drogowi nie mogą sprawdzać zgodności z wymogiem dotyczącym średniego czasu pracy w okresie odniesienia obejmujący 4 lub 6 miesięcy. Dlatego przy obecnych ograniczeniach technologicznych i regulacyjnych,

Inspektorzy drogowi mogą również kontrolować przestrzeganie innych tygodniowych czasów pracy, które mogły zostać określone jako odstępstwa od art. 4, przyjęte zgodnie z art. 8 dyrektywy, takie jak np. przestrzeganie krótszego maksymalnego tygodniowego czasu pracy, o ile technologia umożliwia skuteczne kontrole, które należy przeprowadzić.



W odniesieniu do kontroli w obiektach nowy ust. 4 części B załącznika I do dyrektywy 2006/22/WE (wprowadzony art. 2 ust. 13 lit. b) ppkt (i) dyrektywy (UE) 2020/1057) wymaga Oświadcza, że podczas przeprowadzania kontroli w lokalu należy wziąć pod uwagę następujące kwestie:

„zgodność z wymogami dotyczącymi maksymalnego przeciętnego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w nocy, określonych w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE;”

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

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

19. Czy możliwe jest ustanowienie krajowego systemu, w którym partnerzy społeczni, a nie organy państw członkowskich, przeprowadzają kontrole dotyczące zgodności z art. 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE w sytuacjach, gdy partnerzy społeczni poprzez układy zbiorowe podjął decyzję w sprawie odstępstw zgodnie z art. 8 ww. dyrektywy wdrażającej dyrektywę (UE) 2020/1057, art. 2 ust. 13 w tych przypadkach?

Artykuły 4 i 7 dyrektywy 2002/15/WE wymagają od państw członkowskich „podjęcia niezbędnych środków” w celu zapewnienia zgodności z przepisami określonymi w tych artykułach.

Ponadto art. 2 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE wymaga, aby państwa członkowskie zorganizowały system odpowiednich i regularnych kontroli prawidłowego i spójnego wdrażania, zarówno na drogach, jak iw lokalach. Ustęp 2 tego artykułu stanowi, że państwa członkowskie muszą zapewnić upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych odpowiednie uprawnienia, aby umożliwić im prawidłowe wykonywanie obowiązków w zakresie inspekcji zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy.

O ile zapewniona jest zgodność z powyższymi artykułami, nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie angażowały partnerów społecznych w kontrole ustanowione w dyrektywie 2002/15/WE, w stosownych przypadkach, na przykład w obszarach, w których mają zastosowanie układy zbiorowe przyjęte zgodnie z art. 8 tej dyrektywy .

W związku z tym państwa członkowskie mogą ustanowić system krajowy, w ramach którego właściwe organizacje partnerów społecznych przeprowadzają kontrole dotyczące zgodności z art. 4 i 7 dyrektywy 2002/15 w sytuacjach, w których partnerzy społeczni, w drodze układów zbiorowych, postanowili: w sprawie odstępstw zgodnie z art. 8 ww. dyrektywy.

Ponadto, zgodnie z art. 10 ust. 4 dyrektywy 2014/67, w państwach członkowskich, w których zgodnie z prawem krajowym lub praktyką ustala się warunki zatrudnienia pracowników delegowanych, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96 /71/WE, a w szczególności minimalne stawki płacy, w tym czas pracy, pozostawia się partnerom społecznym, mogą oni na odpowiednim poziomie i z zastrzeżeniem warunków określonych przez państwa członkowskie monitorować również stosowanie odpowiednich warunki zatrudnienia pracowników delegowanych, pod warunkiem zagwarantowania odpowiedniego poziomu ochrony równoważnego temu, który wynika z dyrektywy 96/71/WE i niniejszej dyrektywy.

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

20. Czy art. 1 ust. 11 ostatni akapit dyrektywy (UE) 2020/1057 zinterpretowano prawidłowo, że podczas kontroli drogowej można ustalić, czy kierowca jest uważany za pracownika delegowanego wyłącznie na podstawie dowodu międzynarodowego ruchu drogowego? operacje transportowe (dokumenty transportowe) i zapisy tachografu? Jeśli tak, to czy państwa członkowskie mogą w trakcie tych kontroli drogowych, oprócz wyżej wymienionych dokumentów, zweryfikować również inne dokumenty, które nie są wymienione w tym

Prawidłowe rozumienie art. 1 ust. 11 ostatni akapit dyrektywy (UE) 2020/1057 jest takie, że w celu ustalenia, czy kierowca nie jest uważany za delegowanego, zgodnie z ust. 3 i 4 tego artykułu, organy kontrolne państw członkowskich może jedynie nałożyć na kierowcę obowiązek przechowywania i udostępniania, na żądanie podczas kontroli drogowej, dowodów dotyczących odpowiednich przewozów międzynarodowych i zapisów tachografu.

Organy kontrolne państw członkowskich nie mogą wymagać od kierowcy podczas kontroli drogowej innych dokumentów poza dokumentami wyraźnie wymienionymi w art. 1 ust. 11 lit. b) dyrektywy 2020/1057 w celu stwierdzenia zgodności z przepisami dotyczącymi delegowania kierowców. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy w sprawie egzekwowania prawa 2014/67/UE art. 1 ust. 11 dyrektywy 2020/1057 przewiduje zamknięty wykaz wymogów administracyjnych i środków kontroli, które mogą być nakładane przez państwa członkowskie na operatorów i kierowców w zakresie sprawdzania przestrzegania zasad delegowania.

21. Czy konieczne jest każdorazowe sprawdzanie dokładnego stosunku prawnego między kierowcą a przewoźnikiem drogowym występującym jako jego pracodawca podczas kontroli drogowej, w tym ustalenie, czy istnieje stosunek pracy między kierowcą a przewoźnikiem?

Nie, Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie nakłada obowiązku sprawdzania na drodze, jaki rodzaj stosunku pracy/stosunku umownego pomiędzy kierowcą a przedsiębiorstwem delegującym jest sprawdzany. Podczas kontroli drogowej od kierowców nie wymaga się dostarczenia dokumentów i informacji innych niż określone w art. 1 ust. 11 lit. b) dyrektywy (UE) 2020/1057.

Należy jednak zauważyć, że oświadczenie o delegowaniu powinno już zawierać datę rozpoczęcia umowy o pracę kierowcy oraz prawo właściwe dla niej, zgodnie z art. 11 lit. a) ppkt (iv) dyrektywy 2020/1057. Istnienie oświadczenia o delegowaniu stanowi zatem już oświadczenie przedsiębiorstwa przewozowego o istnieniu stosunku pracy.

Zobacz odpowiedź na pytanie 11.

22. Czy kontrole drogowe związane z delegowaniem kierowców należy ustalać co do zasady na miejscu, w szczególności w odniesieniu do tego, czy kierowca jest pracownikiem delegowanym zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2020/1057 oraz Artykuł 2 dyrektywy

Zobacz odpowiedzi na pytania 19 i 20.

## **V.SANKCJE I KARY**

23. Czy art. 5 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 został prawidłowo zinterpretowany jako wymagający od państw członkowskich wprowadzenia systemu szczególnych sankcji dotyczących nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, którzy działając jako główni lub nie), zlecać wykonywanie transgranicznych usług transportowych przedsiębiorstwom transportowym (które w związku z tym działają jako zleceniobiorcy lub podwykonawcy swojego głównego wykonawcy)?

Cel art. 5 dyrektywy 2020/1057 dotyczący sankcji i kar został określony w motywie 39, po którym „Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami niektórych szczególnych zasad delegowania i ponoszą konsekwencje wszelkich naruszeń tych zasad, których się dopuszczają. Jednak w celu zapobiegania nadużyciom ze strony przedsiębiorstw zlecających usługi transportowe przewoźnikom drogowym, państwa członkowskie powinny również przewidzieć jasne i przewidywalne przepisy dotyczące sankcji wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców w przypadkach, w których wiedzieli lub wszystkich istotnych okoliczności powinien być wiedzieć, że zleczone przez nich usługi przewozowe wiązały się z naruszeniem szczególnych zasad delegowania.”

Art. 5 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 stanowi, że „państwa członkowskie ustanawiają przepisy

dotyczące sankcji wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nie

zgodność z przepisami krajowymi przyjętymi na podstawie art. 1, w przypadku gdy wiedzieli lub w świetle wszystkich istotnych okoliczności powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe stanowiły naruszenia tych przepisów.”

W związku z tym art. 5 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia systemu szczególnych sankcji dotyczących nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, którzy zlecają wykonywanie transgranicznych usług transportowych przedsiębiorstwom transportowym, gdy te usługi transportowe wiążą się z naruszeniami przepisów krajowych przyjętych na podstawie art. 1.

24. Poza przykładem zbyt niskiej ceny, jakie inne okoliczności lub kryteria można by uznać za ustalone, że wymienieni powyżej spedytorzy, spedytorzy, zleceniobiorcy i podwykonawcy wiedzieli lub powinni byli wiedzieć, że usługi transportowe, które zlecone przez nich dotyczyły naruszeń tych przepisów?

Prawodawca Unii ustalił, że odpowiednie podmioty w łańcuchu operacji transportowych powinny ponosić odpowiedzialność, pod pewnymi warunkami, za przestrzeganie zasad ustanowionych w art. 1 dyrektywy 2020/1057, jak określono w motywie 39. Zgodnie z art. 5 ust. 1 Dyrektywy, obciążające fakty dotyczą faktycznej wiedzy lub obowiązku wiedzy przez odpowiednich uczestników łańcucha operacji transportowych, że zlecone przez nich usługi transportowe wiązały się z naruszeniem odpowiednich przepisów Dyrektywy.

Okoliczności, w jakich te zainteresowane podmioty należy uznać za wiedzące lub mające obowiązek wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiązały się z naruszeniem tych przepisów, należy ustalić na podstawie kryteriów określonych w prawie krajowym.

25. Czy można nałożyć karę za niezłożenie deklaracji delegowania do państwa, w którym delegowany jest kierowca, bez ustalenia, czy pomiędzy kierowcą a przewoźnikiem drogowym istnieje stosunek pracy zgodnie z przepisami przyjmującego? Państwo członkowskie, w przypadku gdy z dokumentów przewozowych i zapisów tachografu wynika, że dana operacja transportu drogowego podlega przepisom dyrektywy (UE) 2020/1057?

Nałożenie kary za niezłożenie oświadczenia o delegowaniu uzależnione jest od architektury krajowego systemu kar, która należy do kompetencji państw członkowskich. System kar ustala się zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057. Dyrektywa ta nie określa, na jakim etapie kontroli zgodności należy nałożyć karę. Należy jednak zauważyć, że system IMI i interfejs publiczny połączony z IMI mają na celu ułatwienie organom kontrolnym zebrania pełnego zestawu informacji, w tym umowy o pracę lub równoważnego dokumentu, niezbędnych do stwierdzenia naruszenia zasad delegowania.

26. Czy za pośrednictwem nowego modułu systemu IMI dedykowanego do delegowania kierowców będzie możliwe przesyłanie wniosków o postępowanie windykacyjne w zakresie kar nałożonych na przewoźników drogowych lub wszelkich stosownych zawiadomień do właściwych organów innych państw członkowskich? Jeśli nie, to czy takie wnioski będą przesyłane za pośrednictwem istniejącego modułu systemu IMI związanego z delegowaniem pracowników? (formularze: PoW - jednolity instrument - prośba o powiadomienie o decyzji i

W ramach nowego modułu w systemie IMI, opracowanego na potrzeby dyrektywy (UE) 2020/1057, zakres wymiany informacji został określony w art. 1 ust. w dyrektywie, a nie niczego poza zakresem tej wymiany.

Jeśli chodzi o istniejący moduł delegowania pracowników (PoW) w systemie IMI, obejmuje on wszystkie przypadki delegowania pracowników, w tym delegowanie kierowców; w związku z tym można wykorzystać wnioski o informacje, w tym wniosek o powiadomienie o decyzji i wniosek o odzyskanie kary lub grzywny.

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