



## Pytania i odpowiedzi

w sprawie delegowania kierowców na podstawie dyrektywy (UE) 2020/1057  
w kontekście przewozu towarów<sup>1</sup>

**OŚWIADCZENIE:** Niniejszy przewodnik został przygotowany przez służby Komisji i nie zobowiązuje Komisji Europejskiej. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do autorytatywnej wykładni prawa unijnego.

### KRYTERIA OGÓLNE

określenie, kiedy kierowca jest delegowany, a kiedy nie, zgodnie z dyrektywą (UE) 2020/1057

Dyrektywa (UE) 2020/1057<sup>2</sup> (zwanej również „Dyrektywą”) określa szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE<sup>3</sup> oraz do dyrektywy 2014/67/UE<sup>4</sup>, które są aktami ustawodawczymi dotyczącymi delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Rozróżnia rodzaje operacji transportowych, do których powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące delegowania, oraz te, do których przepisy dotyczące delegowania nie powinny mieć zastosowania. Ogólnym kryterium takiego rozróżnienia jest stopień powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego<sup>5</sup>.

Dokładniej, z dyrektywy (UE) 2020/1057 wynika, że kierowcy wykonujący działalność transportową w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym pracodawca kierowcy ma swoją siedzibę, kierowca jest wysłany do następujących operacji:

- 1) operacje typu *corss-trade*<sup>6</sup> – rozumiane jako operacje transportowe wykonywane między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem trzecim, z których żadne nie jest państwem siedziby<sup>7</sup> operatora przeprowadzającego te operacje;

---

<sup>1</sup> Niniejszy poradnik dotyczy wyłącznie pytań i odpowiedzi dotyczących delegowania kierowców w kontekście drogowego przewozu towarów. Na ten sam temat zostanie przygotowany inny zestaw pytań i odpowiedzi, jeśli chodzi o przepisy dotyczące przewozu pasażerów.

<sup>2</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca szczegółowe przepisy w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE w sprawie delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów egzekwowania prawa i rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49)

<sup>3</sup> Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

<sup>4</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług oraz zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11).

<sup>5</sup> Motyw 9 dyrektywy (UE) 2020/1057: *“Zrównoważone przepisy sektorowe dotyczące delegowania powinny opierać się na istnieniu wystarczającego związku między kierowcą a świadczoną usługą a terytorium przyjmującego państwa członkowskiego. Aby ułatwić egzekwowanie tych przepisów, należy wprowadzić rozróżnienie między różnymi rodzajami operacji transportowych w zależności od stopnia połączenia z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego”.*

<sup>6</sup> Określone w motywach 12 i 13 dyrektywy jako „nie dwustronne międzynarodowe operacje transportowe”.

<sup>7</sup> Państwo członkowskie prowadzenia przedsiębiorstwa zostało zdefiniowane w art. 2 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

- 2) kabotaż operacje – rozumiane jako krajowe przewozy zarobkowe wykonywane czasowo na terytorium państwa członkowskiego przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim<sup>8</sup>.

Kierowca powinien: nie być uważane za wysłany podczas wykonywania:

- 1) międzynarodowych bilateralnych operacji transportowych<sup>9</sup> – rozumianych jako przewóz na podstawie umowy transportowej z państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę (państwo członkowskie prowadzenia przedsiębiorstwa) do innego państwa członkowskiego lub do państwa trzeciego, lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby ;
- 2) ograniczone dodatkowe czynności załadunku i/lub rozładunku<sup>10</sup>(tj. operacje typu cross-trade opisane powyżej) przeprowadzane w kontekście operacji dwustronnych w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża kierowca;
- 3) tranzyt<sup>11</sup>przez terytorium państwa członkowskiego bez wykonywania jakichkolwiek czynności związanych z załadunkiem lub rozładunkiem;
- 4) początkowy lub końcowy etap operacji transportu kombinowanego<sup>12</sup>, zgodnie z definicją w dyrektywie Rady 92/106/EWG<sup>13</sup>, w przypadku gdy sam odcinek drogowy składa się z międzynarodowej dwustronnej operacji transportowej.

## **OBOWIĄZKI ADMINISTRACYJNE operatora przed, w trakcie i po delegowaniu**

Dyrektywa (UE) 2020/1057 w art. 1 ust. 11 i 12 określa wymogi administracyjne, które operatorzy muszą spełnić, aby udowodnić przestrzeganie przepisów dotyczących delegowania kierowców.

**Przed delegowaniem operator::**

- złożyć deklarację delegowania organom państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany;
- najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania;
- korzystanie z wielojęzycznego interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI);

**Treść deklaracji delegowania:**

1. tożsamość operatora, przynajmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, jeśli ten numer jest dostępny;
2. dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby kontaktowej w państwie członkowskim prowadzenia przedsiębiorstwa w celu utrzymywania łączności z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczony są usługi, oraz wysyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;
3. tożsamość kierowcy, adres zamieszkania i numer jego prawa jazdy;
4. datę rozpoczęcia umowy o pracę z kierowcą i obowiązujące ją prawo;
5. przewidywany termin rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
6. tablice rejestracyjne pojazdów mechanicznych;

---

<sup>8</sup>Przewozy kabotażowe w zakresie przewozu rzeczy określa Dyrektywa w odniesieniu do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych ( Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

<sup>9</sup> motyw 10 i art. 1 ust. 3 i 4 dyrektywy (UE) 2020/1057;

<sup>10</sup>art. 1 ust. 3 akapit trzeci dyrektywy (UE) 2020/1057;

<sup>11</sup>motyw 11 i art. 1 ust. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057;

<sup>12</sup>motyw 12 i art. 1 ust. 6 dyrektywy (UE) 2020/1057;

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

7. wykonywanych usług przewozowych (np. przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy lub przewozy kabotażowe).

**Podczas delegowania operator::**

- **zapewnia, że kierowcy mają do dyspozycji następujące dokumenty:**
  - oświadczenie o delegowaniu w formie papierowej lub elektronicznej;
  - dowód operacji transportowych odbywających się w przyjmującym państwie członkowskim, taki jak elektroniczny list przewozowy (e-CMR)
  - **zapisy tachografu (w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca wykonywał przewozy).**

**Po oddelegowaniu operator::**

- nie później niż osiem tygodni od otrzymania wniosku przyjmującego państwa członkowskiego przesłać za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z systemem IMI żądane dokumenty, takie jak:
  - **zapisy tachografów;**
  - **listy przewozowe;**
  - **dokumentację dotyczącą wynagrodzenia kierowcy za okres delegowania;**
  
  - **umowa o pracę;**
  - karty czasu pracy związane z pracą kierowcy;
  - **dowód wpłaty wynagrodzenia kierowcy.**












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

## SCENARIUSZE DZIAŁANIA TRANSPORTU

Poniższe sekcje wyjaśniają i ilustrują, w jaki sposób reguły księgowania mają zastosowanie w różnych scenariuszach operacji transportowych:

- I. DWUSTRONNY
- II. HANDEL KRZYŻOWY
- III. KABOTAŻ
- IV. TRANZYT
- V. PODRÓŻE NIEOBCIĄŻONE

**Legenda:**

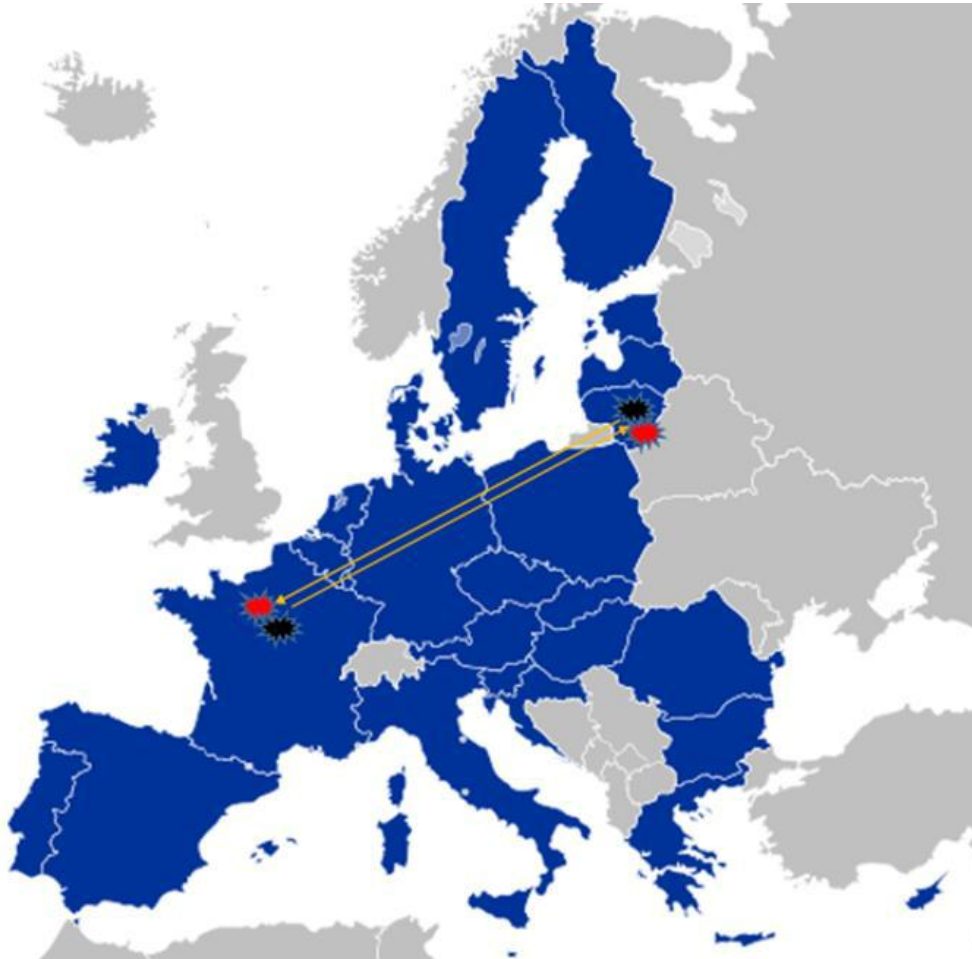
-  Rozpoczęcie transportu i załadunek
-  i zakończenie transportu
-  Załadunek pierwszej dodatkowej operacji
-  Rozładunek pierwszej dodatkowej operacji
-  Załadunek drugiej dodatkowej operacji
-  Rozładunek drugiej dodatkowej operacji
-  Dwustronna operacja
-  Dodatkowa zwolniona operacja transportowa
-  Niezwolniona operacja transportowa
-  Przejazd bez ładunku
- 

## I. DWUSTRONNY

### 1. Jakie międzynarodowe dwustronne operacje transportowe są zwolnione z zasad delegowania?

#### Scenariusz 1 : Dwie dwustronne operacje

Kierowca zatrudniony w firmie mającej siedzibę na Litwie (LT) jeździ pełną ciężarówką towaru z Wilna (LT) do Paryża (FR). Kierowca rozładowuje cały towar w Paryżu. Następnie w drodze powrotnej kierowca ładuje towary w Paryżu, aby dostarczyć je do Wilna (LT).



**Wniosek :** Kierowca wykonał dwie dwustronne operacje transportowe: jedną z LT (państwa członkowskiego siedziby) do FR (kraj przyjmujący) i drugą z FR z powrotem do LT. W związku z tym kierowca podczas całej podróży nie podlegał zasadom delegowania.

**Scenariusz 2 : operacje dwustronne z trzema miejscami rozładunku**

**Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą na Litwie (LT) ładuje całą ciężarówkę towaru w Wilnie (LT). Kierowca następnie jedzie do Berlina (DE) i rozładowuje 1/3 towaru, a następnie do Antwerpii (BE), aby wyładować kolejną 1/3 towaru. Następnie kierowca kontynuuje podróż do Lyonu (FR) i rozładowuje pozostałą 1/3 towaru.**



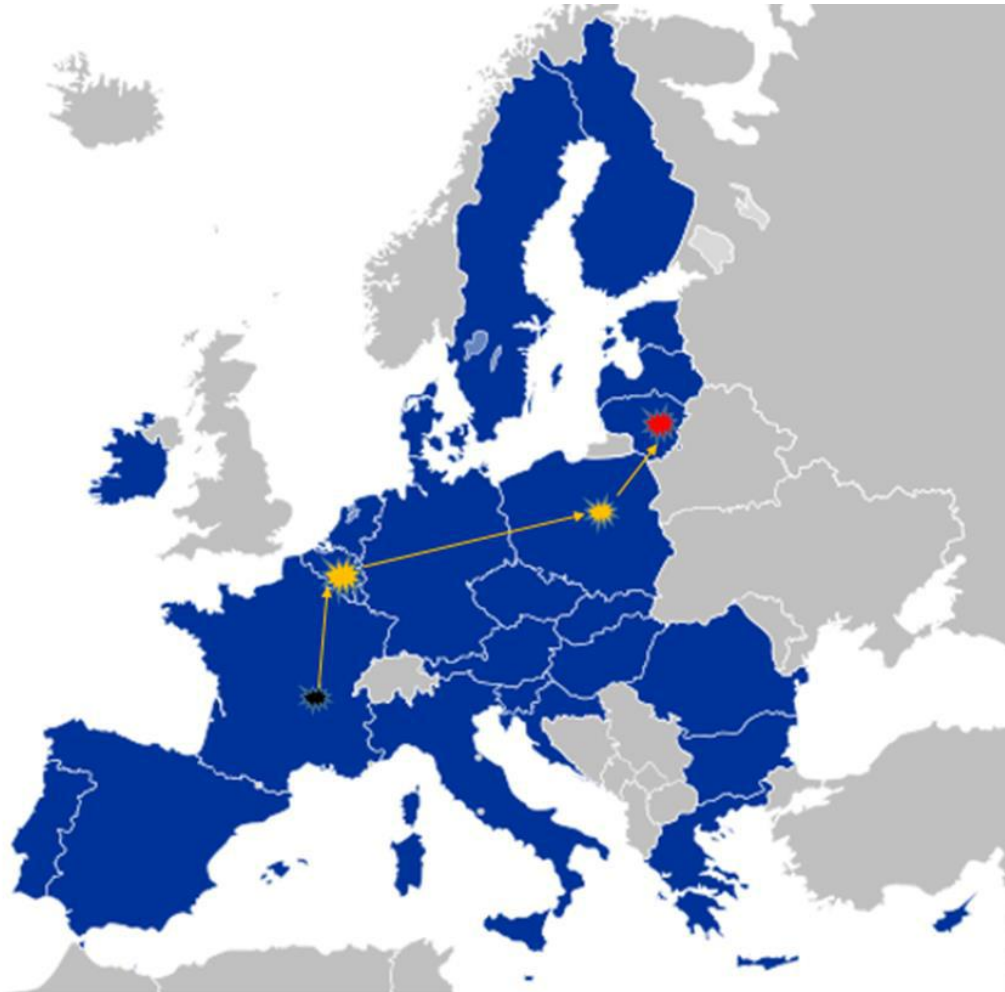
**Wniosek :** Kierowca wykonał 3 dwustronne operacje w ramach jednej podróży. Podróż rozpoczęła się od załadowania ciężarówki pełnej towarów w LT (państwo członkowskie siedziby), które następnie zostały rozładowane w 3 różnych krajach (częściowy rozładunek towarów w DE, BE, FR). Ponieważ kilka zwolnionych dwustronnych operacji transportowych (tj. każda objęta osobnym listem przewozowym) może być wykonywanych podczas jednej podróży<sup>14</sup>, kierowca nie podlegał zasadom delegowania przez całą podróż.

---

<sup>14</sup>Motyw 10 dyrektywy (UE) 2020/1057: „W przypadku gdy kierowca wykonuje dwustronne operacje transportowe z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę („państwo członkowskie siedziby”) na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lub z powrotem do państwa członkowskiego siedziby, charakter usługi jest ściśle powiązany z państwem członkowskim siedziby. Możliwe, że kierowca podczas jednej podróży wykona kilka dwustronnych operacji transportowych.”

**Scenariusz 3** : operacje dwustronne z trzema miejscami załadunku

Po wykonaniu czynności opisanych w Scenariuszu 2, w drodze powrotnej do LT kierowca zatrudniony w firmie z siedzibą na Litwie (LT) ładuje 1/3 ciężarówki z towarem w Lyonie (FR). Kierowca jedzie następnie do Brukseli (BE) i ładuje kolejną 1/3 ciężarówki towarem, a następnie do Warszawy (PL), aby załadować pozostałą 1/3 ciężarówki towarem. Następnie kierowca jedzie dalej do Wilna (LT), aby rozładować wszystkie towary.



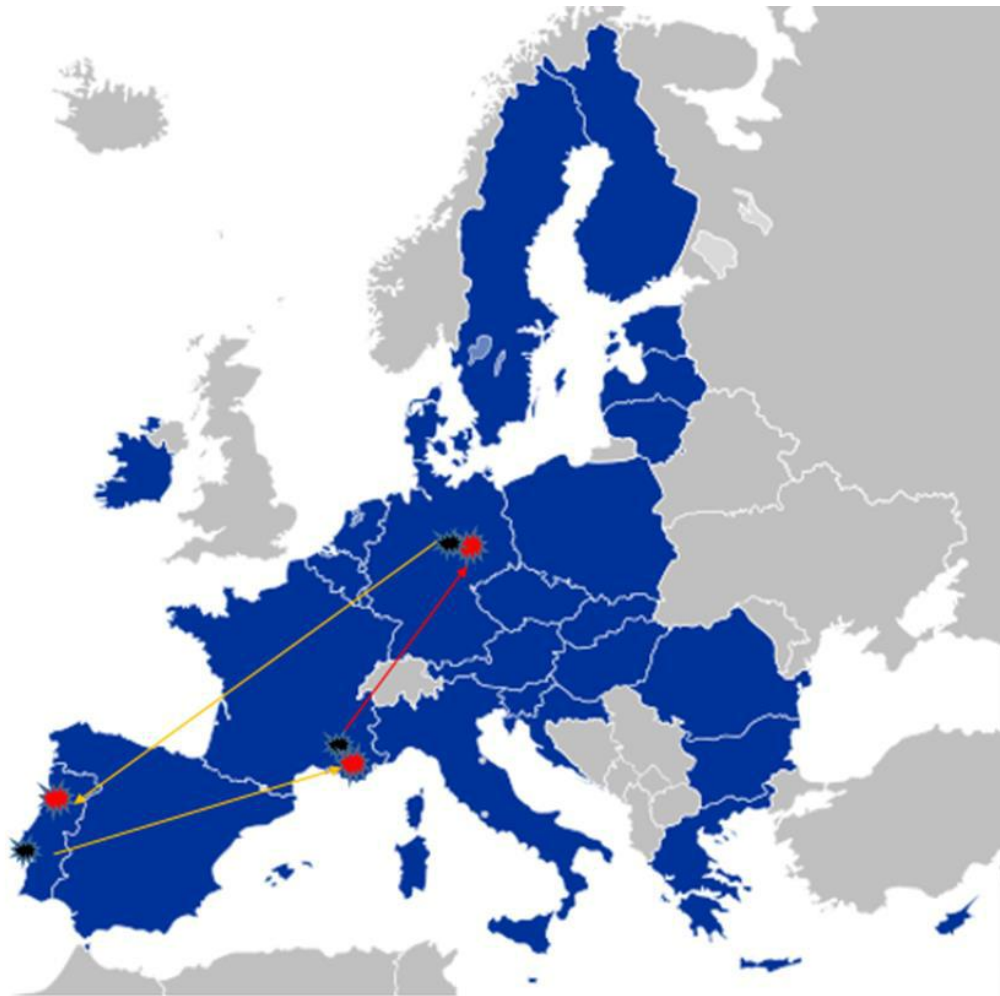
**Wniosek** : Kierowca wykonał 3 dwustronne operacje podczas jednej podróży powrotnej topaństwo członkowskie siedziby. Ponieważ podczas jednej podróży może być wykonywanych kilka zwolnionych dwustronnych operacji transportowych (tj. każda na odrębnym liście przewozowym), kierowca nie podlegał zasadom delegowania przez całą podróż.

## II. HANDEL KRZYŻOWY

### 2. Czy kierowcy wykonujący operacje cross-trade podlegają przepisom o delegowaniu kierowców?

**Scenariusz 4** : cross-trade między dwiema operacjami bilateralnymi

*Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w Portugalii (PT) przewozi pełną ciężarówkę towaru z Lizbony (PT) do Marsylii (FR). Kierowca rozładuje towar w Marsylii. W Marsylii (FR) kierowca ładuje następnie pełną ciężarówkę towarów i rozładuje je w Berlinie (DE). W Berlinie kierowca ładuje całą ciężarówkę towaru i rozładuje go w Porto (PT).*



**Wniosek** : Kierowca wykonał dwie różne operacje dwustronne i jedną operację typu cross-trade. Pierwsza dwustronna operacja rozpoczęła się w PT (państwo członkowskie siedziby) załadunkiem towarów, a zakończyła we FR rozładunkiem tych towarów. Druga dwustronna operacja została wykonana od załadunku towarów w DE do rozładunku w PT (państwo członkowskie siedziby). Podczas dwóch dwustronnych operacji kierowca nie podlegał przepisom delegowania. Operacja załadunku towarów we Francji i rozładunku ich w Niemczech była operacją typu cross-trade, niezwiązaną z żadną z dwóch operacji dwustronnych. Dlatego kierowca zaczyna być delegowany do FR po zakończeniu dwustronnej operacji, kiedy zaczyna jechać do punktu załadunku, aby załadować towary do przewozu w ramach operacji crosstrade. Oddelegowanie do FR kończy się, gdy kierowca opuszcza terytorium Francji.

**Scenariusz 5** : cross-trade między operacją dwustronną a podróżą bez ładunku Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w Portugalii (PT) ładuje samochód ciężarowy z towarem w Lizbonie (PT) i jedzie do Berlina (DE), gdzie towary te są rozładowywane. W Berlinie (DE) kierowca ładuje całą ciężarówkę z innymi towarami i rozładowuje je w Madrycie (ES). Następnie kierowca jedzie pusty z Madrytu (ES) z powrotem do swojego państwa członkowskiego siedziby (PT).



**Wniosek** : Kierowca wykonał jedną dwustronną operację transportową z PT do DE, jedną operację cross-trade z DE do ES i jedną podróż powrotną bez ładunku z ES z powrotem do PT. Kierowca zaczyna być delegowany do DE po zakończeniu dwustronnej operacji, gdy/ rozpoczyna jazdę do punktu załadunku, aby załadować towary, które mają być przewiezione w ramach operacji cross-trade z DE do ES. Oddelegowanie do DE kończy się, gdy kierowca opuszcza terytorium DE. Wówczas kierowcę uważa się za oddelegowanego do ES od momentu wjazdu na terytorium ES do momentu rozładunku towarów przywiezionych z DE w ramach operacji cross-trade i zakończenia przez kierowcę operacji cross-trade. Podróż powrotna bez ładunku przez terytorium ES nie jest uważana za delegowanie.



### **3. Jakie ograniczone czynności dodatkowe załadunku i/lub rozładunku są zwolnione z zasad delegowania?**

Kierowca jest zwolniony z zasad delegowania, jeżeli w ramach prowadzonej dwustronnej operacji transportowej wykonuje również: jedną operację typu cross-trade czynność załadunku i/lub rozładunku w państwie członkowskim lub państwie trzecim, przez które przejeżdża kierowca, pod warunkiem że kierowca nie ładuje towarów i nie rozładowuje ich w tym samym państwie członkowskim.

Jest to możliwe np. w sytuacji, gdy kierowca wykonuje dwustronną operację bez pełnego ładunku, a żeby maksymalnie wykorzystać ładowność pojazdu, kierowca ładuje po drodze dodatkowy towar. Kierowca może wykonać jedną zwolnioną operację cross-trade (tj. dodatkową czynność załadunku i/ lub rozładunku) podczas dwustronnej operacji z państwa członkowskiego siedziby do przyjmującego państwa członkowskiego. Jeżeli dwie następujące po sobie operacje dwustronne są przeprowadzane do państwa członkowskiego prowadzenia przedsiębiorstwa, podczas każdej z tych dwóch operacji można przeprowadzić zwolnioną dodatkową operację typu cross-trade. To jest tak zwana Zasada 1+1.

**Scenariusz 6** : dwie operacje bilateralne z dwoma transakcjami typu cross-trade (1+1)

*Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą na Litwie (LT) ładuje ½ ciężarówki z towarem w Wilnie (LT), który ma być dostarczony do Barcelony (ES). Kierowca zatrzymuje się w Berlinie (DE) i ładuje pozostałe ½ ciężarówki różnymi towarami. Kierowca jedzie następnie do Brukseli (BE) i rozładowuje towary załadowane w Berlinie (DE). Następnie kierowca kontynuuje podróż i rozładowuje w Barcelonie (ES) towary załadowane w Wilnie (LT). W przypadku dwustronnej operacji powrotnej kierowca ładuje pełną ciężarówkę towaru w Barcelonie (ES). Kierowca zatrzymuje się w Brukseli, aby rozładować ½ towaru. Następnie kierowca kontynuuje podróż do Wilna (LT), aby rozładować pozostałą ½ towaru.*



**Wniosek** : Kierowca wykonał dwie dwustronne operacje transportowe z jedną dodatkową czynnością załadunku i/lub rozładunku (cross-trade) podczas każdej dwustronnej operacji. Pierwsza dwustronna operacja została przeprowadzona z LT do ES, z jedną zwolnioną dodatkową czynnością (tj. załadunek towarów w DE i rozładunek w BE). Druga (powrotna) operacja dwustronna została wykonana z ES do LT, również z jedną zwolnioną dodatkową czynnością (tj. załadunek towarów w ES i rozładunek części w BE). Kierowca przez całą podróż nie podlegał przepisom oddelegowania.

Należy zauważyć, że pojedyncza zwolniona dodatkowa działalność może obejmować:

- akcja ładowania;
- akcja rozładunkowa; lub
- akcja załadunku i rozładunku

zgodnie z art. 1.3 dyrektywy (UE) 2020/1057.

**4. Czy kierowca może się podjąć? dwa zwolnione dodatkowe czynności podczas dwustronnej operacji transportowej powrotnej do państwa członkowskiego siedziby, jeżeli podczas dwustronnej operacji nie wykonano żadnej dodatkowej działalności z państwa członkowskiego siedziby?**

Tak, gdy kierowca nie skorzystał z możliwości wykonania jednej zwolnionej dodatkowej czynności załadunku i/lub rozładunku (cross-trade) podczas dwustronnej operacji transportowej z państwa członkowskiego siedziby, a po tej operacji następuje dwustronna operacja powrotna do w państwie członkowskim prowadzenia działalności, podczas tej dwustronnej operacji powrotnej mogą być wykonywane dwie dodatkowe czynności zwolnione z podatku, związane z załadunkiem i/lub rozładunkiem (cross-trade). To jest tak zwana Zasada 0+2.

**Scenariusz 7** : jedna operacja dwustronna z dwoma transakcjami typu cross-trade (0+2)

**Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą na Litwie (LT) ładuje całą ciężarówkę z towarem w Wilnie (LT) i dostarcza go do Madrytu (ES).**

**Następnie kierowca ładuje pełną ciężarówkę towaru w Madrycie (ES). Kierowca zatrzymuje się w Brukseli (BE), aby rozładować ¼ tych towarów. Kierowca następnie jedzie do Berlina (DE) i rozładowuje ¼ towaru. Następnie kierowca kontynuuje podróż do Wilna (LT), aby rozładować pozostałą ½ towaru.**



**Wniosek** : Kierowca wykonał dwie dwustronne operacje transportowe z dwoma dodatkowymi czynnościami rozładunku (cross-trade) podczas dwustronnej operacji powrotnej. Pierwsza dwustronna operacja została przeprowadzona z LT do ES, bez dodatkowych działań pomiędzy nimi. Druga (powrotna) operacja dwustronna została przeprowadzona z ES do LT, z dwoma zwolnionymi dodatkowymi czynnościami (tj. operacjami cross-trade między ES-BE i ES-DE, składającymi się z dwóch dodatkowych czynności rozładunkowych). Kierowca podczas całej podróży nie podlegał przepisom oddelegowania.

**Scenariusz 8** : jedna operacja dwustronna z dwoma transakcjami typu cross-trade (0+2)

*Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą na Litwie (LT) ładuje całą ciężarówkę z towarem w Wilnie (LT) i dostarcza go do Barcelony (ES). Kierowca ładuje ½ ciężarówki z towarem w Barcelonie (ES), a następnie zatrzymuje się w Lyonie (FR) i ładuje ½ ciężarówki innym rodzajem towaru. Następnie kierowca jedzie do Brukseli (BE) i rozładowuje towary załadowane w Lyonie (FR). Kierowca udaje się następnie do Berlina (DE), aby załadować ½ ciężarówki z innymi towarami, które następnie są rozładowywane w Warszawie (PL). Wreszcie kierowca kontynuuje podróż do Wilna (LT), gdzie rozładowuje towary załadowane w Barcelonie (ES).*

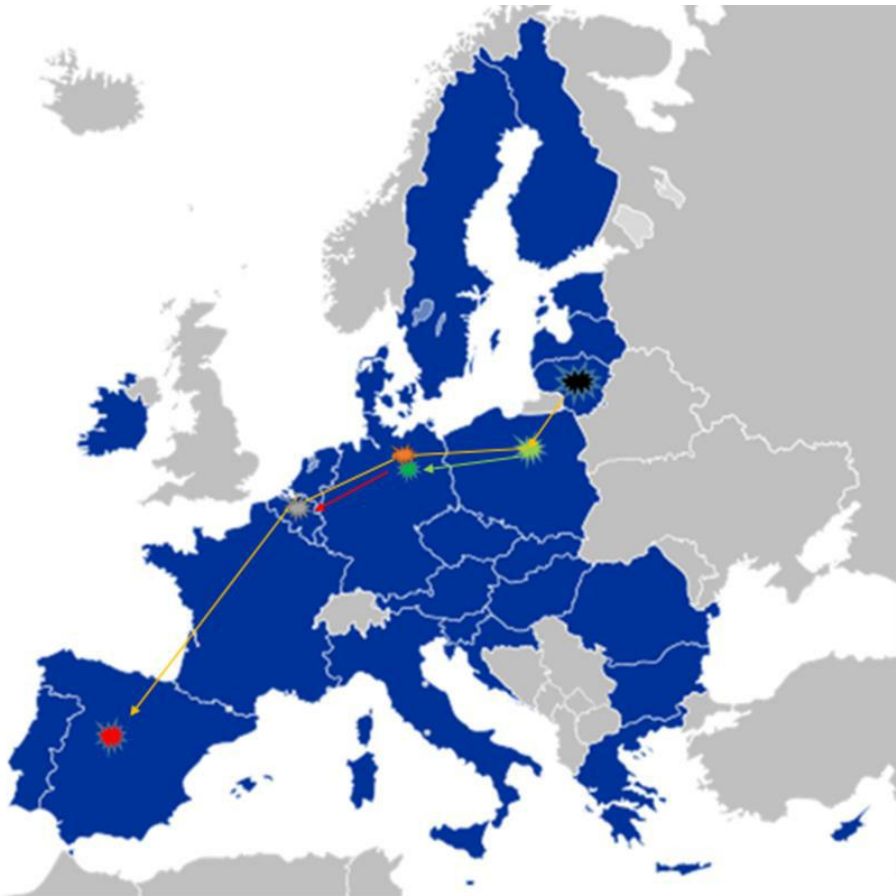


**Wniosek** : Kierowca wykonał dwie dwustronne operacje transportowe z dwoma dodatkowymi czynnościami, każda z nich polegała na czynności załadunku i rozładunku (cross-trade), podczas dwustronnej operacji powrotnej. Pierwsza dwustronna operacja została przeprowadzona z LT do ES, bez dodatkowej działalności. Druga (powrotna) operacja dwustronna została przeprowadzona z ES do LT, z dwoma zwolnionymi dodatkowymi czynnościami (tj. operacjami cross-trade między FR-BE i DE-PL, obie z nich polegały na dodatkowym załadunku i rozładunku). Kierowca przez całą podróż nie podlegał przepisom oddelegowania.

5. W przypadku więcej niż jednej dodatkowej działalności wykonywanej w ramach dwustronnej operacji transportowej, która z tych działalności jest zwolniona, a która podlega zasadom delegowania?

Jeżeli w ramach trwającej operacji dwustronnej przeprowadza się wiele operacji typu cross-trade, pierwsza aktywność (w przypadku zasady 1+1) lub pierwsze dwie czynności (w przypadku zasady 0+2) są zwolnieni z zasad księgowania. W związku z tym, gdy operator wykonuje trzecią dodatkową czynność (w scenariuszu 1+1 lub w scenariuszu 0+2) lub więcej, takie dodatkowe czynności nie są już zwolnione, a zatem podlegają zasadom delegowania.

**Scenariusz 9:** operacja dwustronna z jedną zwolnioną transakcją krzyżową i jedną niezwolnioną transakcją krzyżową  
Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą na Litwie (LT) ładuje ½ ciężarówki z towarem w Wilnie (LT), który ma być dostarczony do Madrytu (ES). Jadąc do Madrytu, kierowca zatrzymuje się w Warszawie (PL), aby załadować ½ ciężarówki z innymi towarami i dostarczyć je do Berlina (DE). Po rozładunku towaru z Warszawy w Berlinie kierowca ładuje ½ ciężarówki innym rodzajem towaru w Berlinie (DE) i rozładowuje go w Brukseli (BE). Następnie kierowca kontynuuje podróż do Madrytu (ES) i rozładowuje towary załadowane w Wilnie (LT).



**Wniosek :** Kierowca wykonał jedną dwustronną operację transportową (z LT do ES) oraz dwie dodatkowe czynności załadunku i rozładunku (operacje cross-trade) podczas tej dwustronnej operacji. Pierwsza dodatkowa czynność załadunku towarów w PL i rozładunku w DE jest zwolniona z zasad księgowania, natomiast druga dodatkowa czynność załadunku towarów w DE i rozładunku w BE podlega zasadom księgowania. Wynika to z faktu, że kierowca skorzystał już z możliwości jednej zwolnionej z opłaty dodatkowej czynności załadunku i rozładunku. Sytuacja delegowania zaczyna obowiązywać od załadunku towarów w Berlinie (DE), a kończy się, gdy towary te są rozładowywane w Brukseli (BE) – wówczas kierowca wznawia operację dwustronną zwolnioną z zasad delegowania. W związku z tym, kierowcę uważa się za oddelegowanego do DE od momentu załadunku towaru w Berlinie i kończy z chwilą opuszczenia terytorium DE. Wówczas kierowca jest uważany za oddelegowanego do BE od wjazdu na terytorium BE do rozładunku towaru w Brukseli. Po rozładunku towaru w Brukseli kierowca wznawia operację dwustronną, która jest zwolniona z zasad delegowania.

### III. KABOTAŻ

**Scenariusz 10 : Dwie dwustronne operacje + kabotaż**

Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w Portugalii (PT) ładuje cały samochód z towarem w Lizbonie (PT) i dostarcza go w Hamburgu (DE). Po rozładunku towaru w Hamburgu (DE) kierowca ładuje cały samochód wraz z innymi towarami i rozładowuje je w Monachium (DE). Następnie w Monachium (DE) kierowca ładuje pełną ciężarówkę z towarem, który ma być dostarczony do Lizbony (PT).



**Wniosek :** Kierowca wykonał dwie dwustronne operacje (jedną z PT do DE i drugą z DE z powrotem do PT) oraz jedną operację kabotażową w DE. Kierowcę uważa się za oddelegowanego do DE. Sytuacja delegowania rozpoczyna się po zakończeniu dwustronnej operacji (rozładunek towarów w Hamburgu), kiedy zaczyna on jechać do punktu załadunku, aby załadować towar do operacji kabotażowej w DE. Oddelegowanie jest kontynuowane przez wykonanie przewozu kabotażowego i kończy się wraz z rozładunkiem towaru i sfinalizowaniem przewozu kabotażowego. Kierowca nie jest uważany za oddelegowanego do DE na część przejazdu po zakończeniu operacji kabotażowej i gdy rozpoczyna pracę w ramach operacji dwustronnej powrotnej (tj.: jedzie do punktu załadunku, ładuje towary do operacji dwustronnej i przewozi je przez terytorium DE).

## IV. TRANZYT

### 6. Co to jest „tranzyt” i czy wykracza poza zakres zasad delegowania?

Pojęcie tranzytu charakteryzuje się tym, że kierowca przejeżdża przez terytorium państwa członkowskiego bez załadunku lub rozładunku towaru. Na zakwalifikowanie obecności kierowcy w państwie członkowskim jako tranzytu nie mają zatem wpływu przystanki, na przykład ze względów higienicznych, tankowania, robienia przerw lub okresów odpoczynku<sup>15</sup>. Oznacza to, że sytuacja tranzytowa jest poza zakresem przepisów delegowania.

**Scenariusz 11** : tranzyt + operacja bilateralna + cross-trade + tranzyt

*Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w Portugalii (PT) ładuje samochód ciężarowy pełen towaru w Lizbonie (PT), który ma być dostarczony do Madrytu (ES). W Madrycie (ES) kierowca ładuje ciężarówkę pełną towarów, które mają być dostarczone do Dortmundu (DE). Po dostawie w Dortmundzie kierowca wraca pustą ciężarówką do Lizbony (PT).*



**Wniosek** : Kierowca wykonał jedną dwustronną operację z PT do ES, jedną operację cross-trade z ES do DE i jedną podróż bez ładunku z DE z powrotem do PT. Kierowca nie jest uważany za oddelegowanego do ES na część przejazdu wykonaną w ramach operacji bilateralnej. Kierowca zaczyna być delegowany do ES po zakończeniu operacji bilateralnej (rozładunek towaru w Madrycie) i kiedy zaczyna jechać do punktu załadunku, aby załadować towar do operacji cross-trade z ES do DE. Oddelegowanie do ES kończy się, gdy kierowca opuszcza terytorium ES. Wówczas kierowcę uważa się za oddelegowanego do DE od momentu wjazdu na terytorium DE do momentu zakończenia operacji cross trade w DE. Kierowca nie jest uważany za oddelegowanego do DE podczas podróży bez ładunku powrotnej do PT, po zakończeniu cross-trade operacją. Kierowca nie jest uważany za delegowanego ani we FR ani w BE,

<sup>15</sup> Motyw 11 dyrektywy (UE) 2020/1057

## V. PODRÓŻE NIEOBCIĄŻONE

### 7. Czy podróż bez ładunku to to samo, co „tranzyt”?

Nie. Sytuacja tranzytowa jest zawsze zwolniona z zasad delegowania, natomiast podróż bez ładunku<sup>16</sup> podlega zwolnieniu, jeżeli jest przeprowadzany w związku z operacją dwustronną i nie podlega zwolnieniu, jeżeli jest przeprowadzany w związku z kabotażem lub nie dwustronną operacją międzynarodową podlegającą przepisom o delegowaniu (cross-trade).

Co do zasady delegowanie kończy się rozładunkiem towarów przewożonych w ramach operacji podlegającej przepisom delegowania (np. kabotaż lub cross-trade). Klasyfikacja późniejszej podróży bez ładunku jako delegowania lub jako zwolniona z delegowania zależy od tego, czy nowa operacja, która uruchamia tę podróż bez ładunku, jest objęta przepisami dotyczącymi delegowania, czy nie. W tym kontekście należy zauważyć, że kierowca nie jest uważany za oddelegowany, jeżeli po rozładunku towarów w ramach operacji objętej przepisami delegowania wykonuje podróż bez ładunku z powrotem do swojego państwa członkowskiego siedziby.

---

<sup>16</sup> Artykuł 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 stanowi, że: „przewóz międzynarodowy” oznacza:

- a) podróż z ładunkiem wykonywana pojazdem, którego miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
- b) przejazd pojazdem z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub odwrotnie, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
- c) przejazd pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; lub
- d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c);



**Scenariusz 12** : operacja dwustronna + podróż bez ładunku

*Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą na Litwie (LT) ładuje całą ciężarówkę towaru w Wilnie (LT) i rozładowuje go w Paryżu (FR). W drodze powrotnej kierowca jedzie na pusto z Francji (FR) na Litwę (LT).*



**Wniosek** : Kierowca wykonał jedną dwustronną operację transportową z LT do FR, a następnie podróż bez ładunku z FR z powrotem do LT. Kierowcy nie uważa się za delegowanego na całą podróż: ani podczas dwustronnej operacji do FR, ani podczas podróży bez ładunku wykonanej po zakończeniu dwustronnej operacji z państwa członkowskiego siedziby w celu powrotu do tego państwa członkowskiego.

**Scenariusz 13** : Dwie dwustronne operacje + jedna podróż bez ładunku

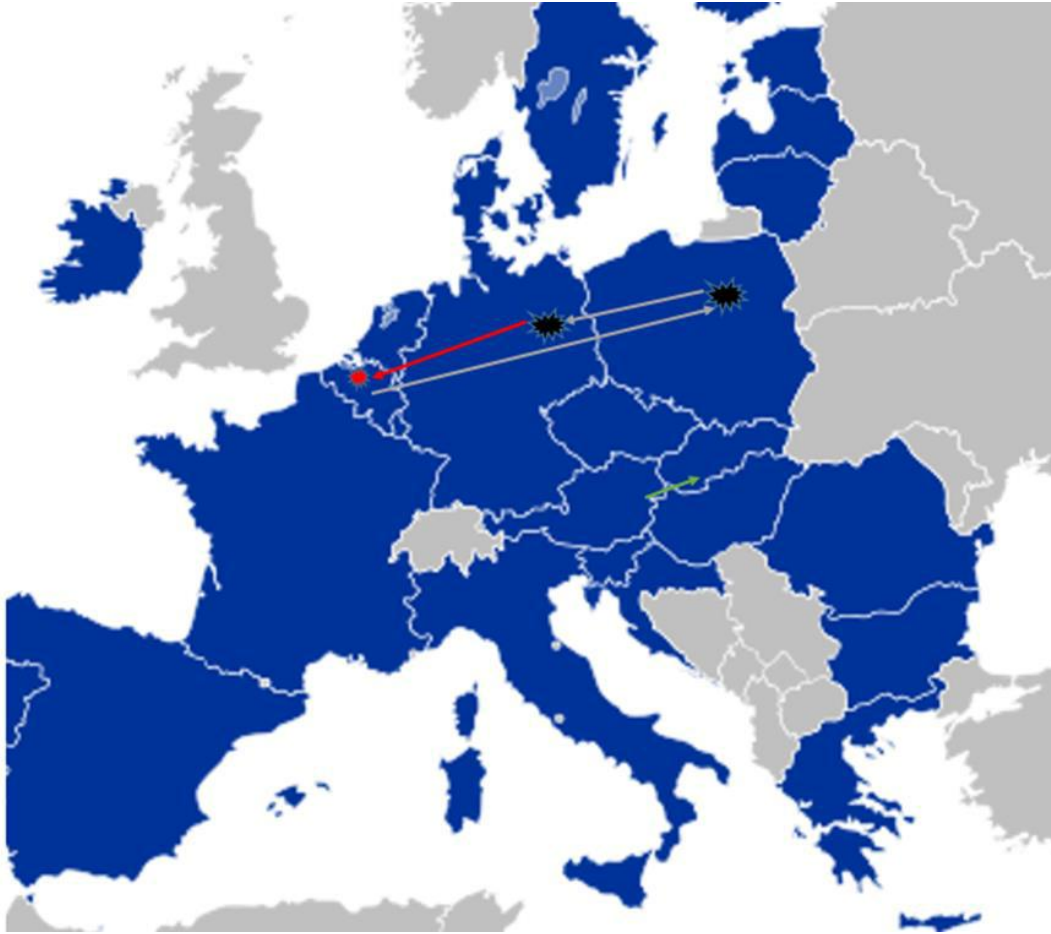
*Kierowca zatrudniony w firmie mającej siedzibę na Litwie (LT) ładuje towary w Wilnie (LT) i rozładowuje je w Paryżu (FR). Kierowca jedzie z pustą ciężarówką z Paryża (FR) do Antwerpii (BE). Następnie kierowca ładuje towary w Antwerpii (BE) i rozładowuje je w Wilnie (LT).*



**Wniosek** : Kierowca wykonał dwie dwustronne operacje transportowe i jedną podróż bez ładunku między nimi. Pierwsza dwustronna operacja odbyła się z LT do FR, natomiast druga dwustronna operacja została przeprowadzona z BE do LT. Przejazd bez ładunku między FR a BE należy traktować jako realizowany w połączeniu z drugą dwustronną operacją transportową rozpoczynającą się w BE, co oznacza, że zasady delegowania nie mają zastosowania. W związku z tym kierowca nie powinien być uważany za oddelegowanego podczas wszystkich tych operacji.

**Scenariusz 14** : dwie podróże bez ładunku + jedna cross-trade

*Kierowca, którego firma ma siedzibę w Polsce (PL) wykonuje przejazd bez ładunku z Warszawy (PL) do Berlina (DE). W Berlinie (DE) kierowca ładuje całą ciężarówkę towaru i rozładowuje go w Brukseli (BE). Następnie kierowca jedzie na pusto z Brukseli (BE) do Warszawy (PL).*



**Wniosek** : Kierowca wykonał dwie różne podróże bez ładunku i jedną operację cross-trade między nimi. Po pierwszej podróży bez ładunku między PL a DE nastąpiła operacja cross-trade między DE i BE, po której nastąpiła podróż bez ładunku z BE z powrotem do PL. Przejazd bez ładunku z PL do DE odbywa się w połączeniu z operacją cross-trade rozpoczynającą się w DE. W związku z tym kierowcę uważa się za oddelegowanego do DE od momentu wjazdu na terytorium DE do momentu opuszczenia terytorium DE. Okres ten obejmuje dojazd próżną ciężarówką do punktu załadunku w DE, załadunek towarów w DE i przewóz ich przez terytorium DE. Wówczas kierowca jest uważany za oddelegowanego do BE od momentu wjazdu na terytorium BE do zakończenia operacji cross-trade w BE. Kierowca nie jest uważany za oddelegowanego do BE podczas podróży bez ładunku po zakończeniu operacji cross-trade po powrocie do państwa członkowskiego siedziby. Kierowca nie jest uważany za oddelegowanego do Holandii podczas wykonywania operacji cross-trade między DE i BE, ponieważ przejeżdża tylko przez terytorium Holandii bez załadunku lub rozładunku.

**Scenariusz 15** : dwie operacje dwustronne + kabotaż + dwa przejazdy bez ładunku

*Kierowca zatrudniony przez firmę z siedzibą w Niemczech (DE) ładuje ciężarówkę pełną towaru w Berlinie (DE), jedzie do Paryża (FR) i rozładowuje cały towar. Następnie kierowca jedzie bez ładunku do Lyonu (FR), aby załadować towary i rozładowuje je w Marsylii (FR). Następnie kierowca jedzie pusty z Marsylii (FR) do Nantes (FR). W drodze powrotnej do Niemiec (DE) kierowca ładuje ciężarówkę pełną towarów w Nantes (FR) i rozładowuje je w Berlinie (DE).*



**Wniosek** : Kierowca wykonał dwie dwustronne operacje transportowe (z DE do FR i z FR do DE), jedną przewóz kabotażowy we FR oraz dwie podróże bez ładunku we Francji. Pierwsza dwustronna operacja z DE zakończyła się rozładunkiem towarów w Paryżu (FR). Kierowca zaczyna być delegowany we Francji po zakończeniu tej dwustronnej operacji, kiedy rozpoczyna jazdę (przejazd bez ładunku) do punktu załadunku, w którym ładuje towary do przewozu w ramach operacji kabotażowej we Francji. Oddelegowanie do FR kończy się w momencie zakończenia przewozu kabotażowego, po którym kierowca jedzie pustym samochodem, aby załadować towar, który ma być dostarczony w ramach operacji bilateralnej z FR do DE. W związku z tym pierwsza podróż bez ładunku między Paryżem a Lyonem podlega zasadom delegowania, ponieważ ta podróż jest powiązana z operacją kabotażową wykonywaną między Lyonem a Marsylią.