

PAKIET MOBILNOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ – DELEGOWANIE PRACOWNIKÓW – NOWE SPECJALNE WYTYCZNE DOTYCZĄCE TRANSPORTU DROGOWEGO

Po wieloletnim procesie legislacyjnym Unia Europejska (Komisja, Rada, Parlament) uzgodniła na początku lipca 2020 roku „Pakiet Mobilności”, w ramach którego zostanie opracowana również nowa dyrektywa o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego, o której dyskutowano od dawna i która po części wzbudzała sporo emocji.

Celem niniejszej informacji jest przedstawienie wstępnego przeglądu najważniejszych treści tej nowej dyrektywy.

Co to jest delegowanie i jakie są prawne konsekwencje delegowania?

Delegowanie w rozumieniu dyrektywy o delegowaniu pracowników ma miejsce wtedy, gdy pracownik wykonuje pracę w ograniczonym okresie na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, na którego terytorium zwykle pracuje.

W zasadzie dyrektywa o delegowaniu pracowników wyróżnia 3 różne sytuacje delegowania:

- delegowanie na podstawie umowy o świadczenie usług
- delegowanie wewnątrz grupy przedsiębiorstw (filie koncernów)
- delegowanie przez agencję pracy tymczasowej (transgraniczne wynajmowanie pracowników)

Nowa specjalna dyrektywa dla sektora transportu drogowego dotyczy jedynie delegowania pracowników na podstawie umowy o świadczenie usług. W tym przypadku przedsiębiorstwo deleguje pracownika w swoim imieniu i pod swoim kierownictwem do państwa, w którym siedzibę ma strona będąca odbiorcą usługi, w ramach zawartej z nią umowy z zagranicznym usługobiorcą.

Główne skutki prawne delegowania to:

- zobowiązanie do zapłaty wynagrodzenia przewidzianego w państwie przyjmującym
- przestrzeganie maksymalnego czasu pracy i minimalnego czasu odpoczynku w państwie przyjmującym
- obowiązek udzielenia urlopu wypoczynkowego w zakresie wynikającym z przepisów państwa przyjmującego

Szczegółowe informacje oraz wskazówki dotyczące delegowania dostępne są na stronie internetowej Unii Europejskiej.

Jakie przepisy wprowadza nowa dyrektywa dla sektora transportu drogowego?

Dyrektywa zawiera specjalne zasady dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Wprowadzenie w tym przypadku specjalnych zasad było konieczne, ponieważ kierowcy są zazwyczaj bardzo mobilni i dlatego nie są delegowani na długi czas do innego państwa członkowskiego na podstawie umów o świadczenie usług.

Z tego powodu nowa dyrektywa kompleksowo reguluje przypadki uznawania (lub nie) działalności kierowców w transporcie transgranicznym za czynność delegowania (z jednoczesnym zastosowaniem przepisów dyrektywy o delegowaniu pracowników).

Wszystkie przypadki, które nie są wyraźnie wyłączone z zasad delegowania przez nową dyrektywę, uznawane są za delegowanie.

Wejście w życie wytycznych federalnego resortu transportu i ruchu drogowego

Nowa dyrektywa, która stanowi uzupełnienie do ogólnych przepisów o delegowaniu pracowników, wchodzi w życie w zasadzie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Publikacja nastąpiła w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej L 249 z 31.7.2020 r., a zatem dyrektywa wchodzi w życie z dniem 1.8.2020 r.

Ponieważ akt ten ma formę dyrektywy, a nie rozporządzenia stosowanego bezpośrednio w państwach UE, wymaga ona najpierw wdrożenia w państwach członkowskich, które musi nastąpić do dnia 2.02.2022 r. Zastosowanie nowych przepisów w państwach członkowskich musi zatem nastąpić najpóźniej do dnia 2.02.2022 r.

Związek z ogólnymi przepisami o delegowaniu pracowników

Nowa dyrektywa zawiera przepisy szczególne dotyczące delegowania w sektorze transportu drogowego, które mają pierwszeństwo przed ogólnymi przepisami dotyczącymi delegowania pracowników. Te przepisy ogólne mają nadal zastosowanie do wszystkich kwestii, które nie są objęte nowymi przepisami szczególnymi (np. okres trwania delegowania, pojęcie wynagrodzenia itp.). Jednakże aż do momentu wdrożenia nowych przepisów szczególnych dla transportu drogowego (czyli najpóźniej do 1.02.2022 r.) obowiązuje „stara” dyrektywa nr 96/71 dotycząca delegowania pracowników. W przypadku transportu drogowego „nowa” dyrektywa o delegowaniu pracowników 2018/857 będzie miała zastosowanie dopiero po wejściu w życie nowych przepisów szczególnych.

Uwaga!

Do 2.2.2022 r. obowiązują dotychczasowe zasady delegowania określone w dyrektywie o delegowaniu pracowników (w zależności od stanu wdrożenia w danym państwie członkowskim UE)! Nowe, a zarazem ulepszone przepisy szczególne nowej dyrektywy można zatem stosować najwcześniej od lutego 2022 r.!

Transport kabotażowy jest uznawany bez wyjątku za delegowanie!

Kabotaż jest uważany za delegowanie w rozumieniu dyrektywy o delegowaniu pracowników, dlatego względem przewozów kabotażowych należy stosować w pełni wszystkie zasady delegowania (ściśle mówiąc, nie jest to nic nowego, zasady te były już stosowane wcześniej, ale teraz nastąpiła wyraźna wykładnia).

Transporty tranzytowe nie są uznawane za delegowanie!

Wszystkie przewozy, w których kierowca przejeżdża przez państwo członkowskie UE bez ładowania lub rozładowywania towarów oraz bez zabierania lub wysadzania pasażerów, są wyłączone z zasad delegowania.

Dwustronny przewóz towarów nie jest uznawany za delegowanie (obowiązuje dopiero od 2.02.2022!)

Dwustronny przewóz towarów ma miejsce wtedy, gdy towary są przewożone na podstawie umowy przewozowej z miejsca prowadzenia działalności do innego państwa członkowskiego na terenie UE lub do państwa trzeciego lub odwrotnie.

Jazda tam i z powrotem jest uznawana za przewóz dwustronny.

Przykład: Przewóz towarów z Polski do Austrii (trasa PL-CZE-AT), tranzyt przez Republikę Czeską, rozładunek w Austrii, ponowny załadunek w Austrii i powrót do Polski.

Dodatkowo do przewozu dwustronnego kierowca może dokonać jednego (1) dodatkowego załadunku i/lub rozładunku w państwie członkowskim lub w krajach trzecich, przez które odbywa się tranzyt w trakcie przewozu dwustronnego, pod warunkiem że załadunek i rozładunek nie odbywa się w tym samym państwie członkowskim (w tym przypadku mamy do czynienia z kabotażem, który NIE jest zwolniony z przepisów dotyczących delegowania!).

Przykłady:

Przewóz towarów z Polski do Austrii (trasa PL-CZE-AT), Republika Czeska jest krajem tranzytowym

- W Republice Czeskiej dozwolony jest dodatkowy załadunek z rozładunkiem w Austrii (rozładunek tych towarów w Republice Czeskiej nie jest dozwolony), to samo dotyczy trasy powrotnej.
- W Republice Czeskiej towary, które zostały już załadowane w Polsce, mogą zostać rozładowane w ramach „przystanku pośredniego”, z dalszą kontynuacją przewozu pozostałych towarów do Austrii, to samo dotyczy trasy powrotnej.
- W Republice Czeskiej towary, które zostały już załadowane w Polsce mogą zostać rozładowane w ramach „przystanku pośredniego”, a jednocześnie dodatkowe towary (również z innego punktu załadunku w Republice Czeskiej) mogą zostać załadowane, przewiezione do Austrii i tam rozładowane. To samo dotyczy trasy powrotnej.

Jeżeli podczas przewozu dwustronnego nie zostaną wykonane żadne dodatkowe czynności, wtedy na trasie powrotnej do kraju wyjścia mogą być wykonane dwa (2) załadunki i/lub rozładunki (również w innym kraju).

Przykład:

Przewóz towarów z Polski do Portugalii (trasa PL-DE-FR-ES-P)

- Na trasie do miejsca rozładunku nie są wykonane żadne dodatkowe załadunki i/lub rozładunki.
- Na trasie powrotnej może nastąpić np. w Hiszpanii 1. przystanek pośredni z załadunkiem i z rozładunkiem we Francji. Następnie przykładowo 2. przystanek pośredni z załadunkiem może nastąpić w Niemczech, a rozładunek w Polsce.

Co jest niedozwolone i jest uznawane za delegowanie?

W przypadku opuszczenia trasy przewozu dwustronnego celem dokonania dodatkowego przewozu.

Przykład:

Przewóz towarów z Polski do Portugalii (trasa PL-DE-FR-ES-P)

W drodze powrotnej towary załadowane w Portugalii są przewożone do Włoch i tam rozładowywane. Transport tych towarów do Włoch uznawany jest za delegowanie.

Wymóg formalny dotyczący dodatkowych przejazdów

- Jeśli w pojeździe zainstalowane jest urządzenie rejestrujące, które nie rejestruje automatycznie przekraczania granicy oraz załadunku lub rozładunku, wówczas dodatkowe przejazdy są dozwolone bez konieczności przestrzegania przepisów dotyczących delegowania do dnia obowiązywania wymogu wyposażenia nowych pojazdów w Smart Tacho 2, tj. najpóźniej do dnia 19 sierpnia 2023 r. (data wejścia w życie rozporządzenia (UE) 2021/1228).
- Od dnia 19 sierpnia 2023 r. takie dodatkowe przejazdy nie stanowią delegowania tylko wtedy, gdy urządzenie rejestrujące zainstalowane w pojeździe spełnia wymogi określone w art. 8, 9 i 10 rozporządzenia 165/2014 (zob. art. 1 ust. 3 akapit 5).

Dwustronny przewóz osób w transgranicznych przewozach okazjonalnych lub liniowych nie jest uznawany za delegowanie (obowiązuje dopiero od 1.02.2022!)

Dwustronny przewóz osób w transgranicznych przewozach okazjonalnych lub liniowych ma miejsce, gdy:

- Pasażerowie są zabierani z kraju pochodzenia (z państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorstwa przewozów autobusowych) i przewożeni do innego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego i odwrotnie. Jazda tam i z powrotem jest uznawana za przewóz dwustronny.
- Pasażerowie są zabierani z kraju pochodzenia (z państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorstwa przewozów autobusowych) i tam też wysadzani docelowo, a w czasie podróży odbywają lokalne wycieczki do innego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego (tzw. wycieczka miejska).

Przykład 1:

Wycieczka autokarowa z Polski do Francji z grupą podróżnych 1 (trasa PL-DE-FR). Pasażerowie wysiadają we Francji i wracają z FR do Polski samolotem. We Francji zabierana jest nowa grupa podróżnych 2 (pasażerowie tej grupy podróżnych 2 przybyli wcześniej do FR samolotem), która wysiada w Polsce (trasa powrotna).

Przykład 2:

Wycieczka autokarowa z grupą podróżnych do Francji na wycieczkę miejską połączoną z objazdem/zwiedzaniem miasta. Następnie odbywa się podróż powrotna i ta sama grupa zostaje ponownie wysadzona w Polsce (trasa PL-DE-FR-PL).

- Dodatkowo do przewozu dwustronnego, kierowca może
- jednorazowo (1x) zabrać pasażerów
- i/lub jednorazowo (1x) wysadzić pasażerów w państwie członkowskim lub krajach trzecich, przez które pasażerowie przejeżdżają w trakcie podróży dwustronnej, pod warunkiem że nie oferuje się przewozu pasażerów między 2 miejscami w kraju tranzytowym (w tym przypadku występuje kabotaż, który NIE jest zwolniony z zasad delegowania!) To samo dotyczy podróży powrotnej.

Wymóg formalny dotyczący dodatkowych przejazdów:

- Jeśli w pojeździe zainstalowane jest urządzenie rejestrujące, które nie rejestruje automatycznie wykorzystania do przewozu towarów lub osób, wówczas dodatkowe przejazdy są dozwolone najpóźniej do dnia obowiązywania wymogu wyposażenia nowych pojazdów w Smart Tacho 2, tj. najpóźniej do dnia 19 sierpnia 2023 r. (data wejścia w życie rozporządzenia (UE) 2021/1228). Od dnia 19 sierpnia 2023 r. takie dodatkowe przejazdy są zatem dozwolone tylko z zamontowanym Smart Tacho 2. (zob. również art. 1 ust. 4c, akapit 3).

Transport kombinowany częściowo nie stanowi delegowania (obowiązuje dopiero od 1.02.2022!)

Nie uznaje się za delegowanie sytuacji zakończenia początkowego lub końcowego etapu transportu kombinowanego (dyrektywa 92/106/EWG), jeżeli część przejazdu wykonywanego w ruchu drogowym odbywa się w ramach przewozu dwustronnego.

Przepisy administracyjne, które państwa członkowskie mogą wprowadzić w odniesieniu do delegowania!

Do tej pory państwa członkowskie miały dużą swobodę w ustanawianiu przepisów administracyjnych dotyczących delegowania na ich terytorium (wymogi dotyczące zgłaszania itp.), ponieważ dyrektywa 2014/67 w sprawie egzekwowania dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników zapewniała jedynie ramy (możliwych) przepisów, które mogły zostać wdrożone przez państwa członkowskie. W odróżnieniu od powyższego nowe przepisy szczególne dla sektora transportu drogowego regulują same w sobie i w sposób rozstrzygający (a zatem państwa członkowskie są nimi związane i nie mogą wprowadzać własnych regulacji), jakie wymogi administracyjne i środki kontroli państwa członkowskie mogą wprowadzić w odniesieniu do delegowania.

Dopuszczalne ramy dla państw członkowskich obejmują:

- Zobowiązanie przedsiębiorstwa delegującego do złożenia (elektronicznego) zgłoszenia oddelegowania w odniesieniu do każdego przypadku delegowania najpóźniej przed jego rozpoczęciem z użyciem standardowego wielojęzycznego formularza utworzonego za pośrednictwem Systemu Informacji Krajowej (IMI). Zgłoszenie oddelegowania musi zawierać następujące dane:
 - Identyfikacja przedsiębiorstwa (licencja wspólnotowa, jeśli występuje)
 - Dane kontaktowe osoby zarządzającej transportem lub innej osoby odpowiedzialnej za kontakt z władzami państwa przyjmującego (wysyłanie/odbieranie dokumentów/wiadomości)
 - Tożsamość, adres zamieszkania i numer prawa jazdy kierowcy
 - Data rozpoczęcia stosunku zatrudnienia kierowcy wraz z obowiązującymi przepisami prawa pracy
 - Planowane daty rozpoczęcia i zakończenia okresu delegowania
 - Numery rejestracyjne pojazdów mechanicznych
 - Wskazanie, czy usługa transportowa jest przewozem rzeczy, przewozem osób, przewozem transgranicznym lub kabotażowym

- Zobowiązanie przedsiębiorstwa delegującego do zapewnienia kierowcy (w związku z delegowaniem) dostępu do następujących dokumentów w formie papierowej lub elektronicznej oraz obowiązek posiadania przez kierowcę przy sobie następujących dokumentów i udostępniania ich na żądanie podczas kontroli drogowej:
 - Kopia zgłoszenia oddelegowania
 - Dokumenty przewozowe, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub inne dokumenty przewozowe (art. 8 ust. 3 rozporządzenia 1072/2009)
 - Zapisy tachografu, w szczególności symbole krajów przyjmujących, w których kierowca przebywał podczas oddelegowania
 - Zobowiązanie przedsiębiorstwa delegującego do przesłania za pośrednictwem portalu delegowania, na żądanie organów kontrolnych państwa przyjmującego, po zakończeniu delegowania, kopii dokumentów przewozowych, zapisów tachografu, jak również dokumentów dotyczących wynagrodzenia kierowcy w okresie delegowania, umowy o pracę lub równoważnych dokumentów, formularzy rejestru czasu pracy kierowcy oraz dowodów zapłaty.

- Przedsiębiorstwo delegujące musi przesłać te dokumenty za pośrednictwem platformy delegowania w ciągu 8 tygodni od otrzymania stosownego wezwania (pełnomocnik wpisany do zgłoszenia delegowania zostanie wezwany do przedłożenia dokumentacji). W przeciwnym razie organy kontrolne państwa przyjmującego np. Policja Gospodarcza w Austrii, Urząd Pracy lub inny, mogą zwrócić się za pośrednictwem unijnego portalu (IMI) o pomoc do organów kontrolnych kraju pochodzenia (np. Policji lub Prokuratury w Polsce) w celu egzekwowania dostępu do tych dokumentów. Wymagane dokumenty muszą zostać dostarczone organom kontrolnym państwa przyjmującego w ciągu 25 dni roboczych od daty złożenia wniosku na portalu IMI do Policji lub Prokuratury.

- Środki kontroli administracyjnej w zakresie istnienia zwolnienia z zasad delegowania („kontrola negatywna”): w celu ustalenia, czy kierowca realizuje przewóz zwolniony z zasad delegowania, państwa członkowskie mogą wymagać jedynie posiadania przy sobie i przedstawienia następujących dokumentów:

- Dokumenty przewozowe, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub inne dokumenty przewozowe (art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009)
- Elektroniczne (karta kierowcy) lub papierowe (wydruki, adnotacje ręczne) zapisy tachografu

Przykład kontroli w Austrii: Policja podczas kontroli ma bezpośredni dostęp do różnych źródeł jak np. portalu delegowania i jeżeli kierowca z wykonywanym transportem nie jest zgłoszony (zgłoszenie przed transportem) i nie widnieje na platformie delegowanej wówczas rejestrowany jest delikt podlegający karze i zostaje wszczęte postępowanie karne.

- Do celów kontrolnych przedsiębiorstwo delegujące musi aktualizować zgłoszenia oddelegowania za pośrednictwem platformy delegowania. Informacje ze zgłoszeń oddelegowania są przechowywane do celów kontrolnych w pamięci platformy przez okres 24 miesięcy.

Mimo naszych wielkich starań w czasie ich opracowania wszystkie dane zawarte w tej informacji nie podlegają gwarancji poprawności.
Odpowiedzialność firmy HGA GmbH jest wykluczona.