

Opracował: Tomasz Kosiłko

Kopiowanie i rozpowszechnianie bez zgody autora całkowicie dozwolone 😊

***Poniższe opracowanie ma jedynie przybliżyć Państwu problematykę, związaną z delegowaniem pracowników. Jest wyłącznie moją opinią i próbą interpretacji przepisów. Opracowanie nie stanowi źródła prawa. Autor nie ponosi odpowiedzialności za treść ☹️***

Podstawa prawna opracowania:

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym**

### **5 kroków delegowania pracowników:**

#### **I. Kiedy pracownik będzie a kiedy nie będzie pracownikiem delegowanym?**

Pierwszym, istotnym zadaniem będzie ustalenie, czy nasz pracownik będzie uznany pracownika delegowanego, w rozumieniu dyrektywy 97/71/WE.

„Pracownik delegowany” oznacza pracownika, który przez ograniczony okres wykonuje swoją pracę na terytorium innego Państwa Członkowskiego, niż państwa w którym zwyczajowo pracuje.

***Istotnym do ustalenia czy pracownik jest pracownikiem delegowanym będzie określenie państwa w którym pracownik zwyczajowo pracuje. Dokumentami potwierdzającymi zatrudnienie będzie umowa o pracę, a w niej: państwo w którym znajduje się siedziba firmy oraz miejsce wykonywania pracy. Uważam również, że dokumentem potwierdzającym państwo zatrudnienia będzie zaświadczenie A1. Jeżeli jednak wykazemy, że pracownik zwyczajowo pracuje np. w Niemczech mimo, że jest zatrudniony w firmie zarejestrowanej w Polsce, to przedsiębiorca może być zmuszony do otworzenia działalności gospodarczej na terenie Niemiec. Dlatego też przy uzyskiwaniu zaświadczeń A1 istotnym jest wykazanie, że pracownik nie tylko zamieszkuje na terytorium Polski ale również część pracy wykonuje w tym kraju.***

Kierowcy wykonującego przewozy dwustronne rzeczy nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

Przewóz dwustronny rzeczy to przewożenie rzeczy, na podstawie umowy przewozowej, z państwa członkowskiego siedziby do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby.

***Jeżeli siedziba firmy znajduje się na terenie Polski, to jeżeli towar zostanie załadowany w Polsce i przewieziony np. do Niemiec lub towar zostanie załadowany np. we Francji i przywieziony do Polski, to kierowców wykonujących takie przewozy nie uznaje się za pracowników delegowanych.***

Kierowcy przejeżdżającego tranzytem przez terytorium państwa członkowskiego, który nie wykonuje załadunku ani rozładunku, ani nie zabiera ani nie wysadza pasażerów, nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.

***Jeżeli kierowca załadował towar np. w Polsce i wiezie go do Hiszpanii, to nie będzie uznany za pracownika delegowanego na całym odcinku. Jeżeli natomiast dokona załadunku na terenie Niemiec i zawiezie towar do Hiszpanii, to nie będzie pracownikiem delegowanym tylko na terenie Francji, gdyż tam wykonuje tranzyt.***

Kierowcy wykonującego początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych.

***Jeżeli kierowca zabierze kontener np. w porcie w Hamburgu i przywiezie go do Polski, to nie będzie uznany za pracownika delegowanego. Jeżeli natomiast kontener pobrany w Hamburgu zostanie zawieszony do firmy na terenie Niemiec (lub innego państwa niż Polska), to wówczas kierowca będzie pracownikiem delegowanym.***

Kierowcę wykonującego przewóz kabotażowy uznaje się za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE.

***Jeżeli towar zostanie załadowany np. na terenie Niemiec i zawieszony do odbiorcy mającego również siedzibę na terenie Niemiec, wówczas pracownik będzie pracownikiem delegowanym.***

## II. Obowiązek zgłoszenia przewozu

Jak ustalimy, że pracownik wykonując przewóz drogowy będzie uznany za pracownika delegowanego to powstanie obowiązek złożenia przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). Takie zgłoszenie powinno zawierać:

- a) tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny;
- b) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczone są usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;
- c) tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
- d) data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;
- e) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
- f) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;
- g) informacja, czy świadczone usługi transportowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy;

**UWAGA: Powyższy obowiązek będzie dotyczył każdego przewozu w ramach delegowania pracownika. Taką informację potwierdziła mi polska łączniczka z ministerstwa, która zajmuje się systemem IMI.**

### III. Obowiązek rejestracji pobytu za granicą.

Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.

Od dnia 2 lutego 2022 r. kierowca na początku pierwszego postoju po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.

Państwa członkowskie mogą wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na ich terytorium dodatkowych, bardziej szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że te państwa członkowskie powiadomiły Komisję o wymogach dotyczących szczegółowych danych geograficznych przed dniem 1 kwietnia 1998 r.

Kierowcy nie muszą wprowadzać informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, jeśli tachograf rejestruje automatycznie dane dotyczące lokalizacji (tachografy inteligentne).

**W obecnie instalowanych tachografach nie ma opcji wprowadzenia „przekroczenia” granicy. Jest jedynie opcja wprowadzenia kraju rozpoczęcia lub zakończenia. Niemniej jednak, już od 2 lutego 2022 roku wymóg będzie musiał być spełniony. Uważam, że kierowca będzie musiał wykorzystywać funkcję „kraju rozpoczęcia” do rejestrowania przekroczenia granicy.**

**Dla przykładu: Kierowca wyjeżdża z Niemiec i jedzie do Włoch. Na początku pracy wprowadza kraj rozpoczęcia „Niemcy”, następnie po przejechaniu granicy austriackiej zatrzymuje się na najbliższym parkingu i wprowadza kraj rozpoczęcia: „Austria”. Następnie po przejechaniu włoskiej granicy zatrzymuje się na najbliższym parkingu i wprowadza kraj rozpoczęcia: „Włochy”. Następnie kończą pracę we Włoszech, wprowadza w tachografie kraj zakończenia: „Włochy”.**

**UWAGA: Organy kontrolne już teraz karzą przewoźników, jeżeli kierowca nie dokona prawidłowo wpisu kraju rozpoczęcia lub zakończenia pracy. Możliwe, że za błędne wprowadzanie krajów przekroczenia granic odpowiedzialność również spadnie na przewoźnika. Błędy kierowców uniemożliwią również prawidłowe rozliczenie pracy kierowcy, co znow może skutkować konsekwencjami przeciwko przewoźnikowi. Dlatego też istotnym jest wprowadzenie w regulaminie pracy lub obwieszczeniu (jeżeli nie ma obowiązku tworzenia regulaminu) jasnych wytycznych dotyczących:**

- obowiązkowi rejestrowania kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy
- obowiązkowi rejestrowania przekroczenia granic
- wytycznych, czy wynagrodzenie na terenie danego kraju będzie rozliczane na podstawie zarejestrowanych danych przez kierowcę czy w oparciu (o bardziej dokładny i wiarygodny) system GPS, zamontowany w pojeździe
- odpowiedzialności za błędne wprowadzanie powyższych danych

**Informacja taka powinna zostać opublikowana minimum dwa tygodnie przed jej wprowadzeniem w sposób przyjęty u danego pracodawcy.**

#### IV. Rozliczenie pracy kierowcy

Delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie, wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób. Ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w kontekście takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego on zastępuje.

**Oznacza to, że po zakończeniu delegowani należy dokonać rozliczenia pracy w tym państwie. Na podstawie danych o przekroczeniu granic można wyliczyć faktyczny czas pracy kierowcy w tym państwie, a następnie ustalić należne wynagrodzenie. Kierowca powinien otrzymać płacę obowiązującą na terenie danego państwa, z uwzględnieniem wszelkich dodatków obowiązujący danym obszarze geograficznym.**

#### V. Kontrola

Kontrola pracowników delegowanych będzie realizowana w dwóch aspektach: kontrola drogowa i kontrola przedsiębiorcy po okresie delegowania.

Podczas kontroli drogowej kierowca będzie musiał okazać w postaci papierowej lub elektronicznej:

- a) kopię zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI;
- b) dowodów potwierdzających wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) lub dowodów;
- c) (iii) zapisy tachografu, a w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014;

Po okresie delegowania - na bezpośredni wniosek właściwych organów państwa członkowskiego – przewoźnik będzie zobowiązany przesłać za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI kopii dokumentów:

- a) zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI
- b) potwierdzających wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. CMR
- c) zapisy tachografu, a w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych,
- d) dotyczących wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania
- e) ewidencji czasu pracy kierowców oraz
- f) dowodów zapłat.

Przewoźnik przesyła tę dokumentację za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od dnia złożenia wniosku. Jeżeli przewoźnik nie przedłoży dokumentacji będącej przedmiotem wniosku w tym terminie, właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, mogą za pośrednictwem IMI zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego siedziby. Jeżeli taki wniosek o wzajemną pomoc został złożony, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mają dostęp do

zgłoszenia delegowania i innych stosownych informacji przedłożonych przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby zapewniają dostarczenie dokumentacji będącej przedmiotem wniosku właściwym organom państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, za pośrednictwem IMI w ciągu 25 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o wzajemną pomoc.

W celu ustalenia, czy kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego państwa członkowskie mogą wyłącznie nałożyć na niego, jako środek kontrolny, obowiązek przechowywania i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w postaci papierowej lub elektronicznej, dowodu wykonywania odpowiednich przewozów międzynarodowych, takiego jak listy przewozowy i zapisów tachografu.

Do celów kontroli przewoźnik na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania, w publicznym interfejsie połączonym z IMI. Informacje zawarte w zgłoszeniach delegowania są przechowywane w repozytorium IMI do celów kontroli przez okres 24 miesiące.

„Przynajmniej: 10 możliwych problemów, które mogą wynikać z realizacji powyższych założeń:

1. Każdorazowe zgłaszanie przewozu będzie na pewno czasochłonne. Mimo (jak zapewnia Pani z ministerstwa) samo zgłoszenie będzie bardzo proste, to ilość zgłoszeń z pewnością przysporzy problemów.
2. Co zrobić, jak system IMI nie będzie działał? Czy wówczas można wysłać kierowcę bez zgłoszenia? Nie ma na ten temat żadnych przepisów. Taki sam problem mamy teraz z systemem SENT. Jak nie działa to nie wolno wykonywać przewozów.
3. Nie wiadomo kiedy platforma do zgłaszania będzie działać i ile czasu będą mieli przewoźnicy aby się jej nauczyć.
4. Co jeżeli kierowca nie zarejestruje lub zarejestruje nieprawidłowo przekroczenie granicy?
5. Co zrobić jeżeli będą duże rozbieżności, pomiędzy granicami zarejestrowanymi przez kierowcę a granicami określonymi przez GPS?
6. Problemem będą nie tyle stawki płacy minimalnej obowiązujące w danym kraju, ale dodatkowe składniki wynagrodzenia obowiązujące na danym obszarze lub w danym przedsiębiorstwie.
7. Rozliczenie płacy będzie wymagało posiadania oprogramowania, który odczyta z karty kierowcy czasookres pracy a następnie ustali ilość godzin pracy.
8. Nie określono w przepisach, jaki kurs przyjąć do przeliczenia wynagrodzenia z waluty obcej na walutę polską.
9. W praktyce okaże się, czy przedstawienie jednej listy płac, wskazującej łączne wynagrodzenie kierowcy na terenie różnych państw w ciągu jednego miesiąca będzie wystarczające, czy będzie trzeba tworzyć osobne listy na każde państwo osobno.
10. Nie określono, do kiedy kierowca powinien otrzymać to wynagrodzenie?

Czas pokaże jak w praktyce będzie wyglądało delegowanie kierowców i jakie konsekwencje to przyniesie.