

PRZEWODNIK PO ZASADACH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO DELEGOWANIA PRACOWNIKÓW

Przewodnik po zasadach delegowania wynikających z postanowienia w sprawie warunków dotyczących kabotażu, początkowych lub końcowych odcinków drogowych transportu kombinowanego i przewozów międzynarodowych innych niż przewozy dwustronne oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

Spis treści

Wprowadzenie	2
Rodzaje przewozu	3
Definicje:	3
Wymagania dotyczące dokumentacji	3
Dwustronne przewozy międzynarodowe	5
Przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne	5
Kabotaż	9
Tranzyt	10
Przejazdy bez ładunku	10
Przewozy kombinowane	14
Przewozy w krajach trzecich (państwach niebędących członkami UE)	15

Wprowadzenie

W dyrektywie (UE) 2020/1057¹ (zwanej również „dyrektywą”) ustanowiono przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE² oraz dyrektywy 2014/67/UE³, które są aktami ustawodawczymi dotyczącymi delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Zasady te zostały opisane w postanowieniu nr 169 z dnia 27 stycznia 2022 r. w sprawie warunków dotyczących kabotażu, początkowych lub końcowych odcinków drogowych transportu kombinowanego i przewozów międzynarodowych innych niż przewozy dwustronne (zwanym dalej „postanowieniem”).

Przepisy dotyczące delegowania pracowników mają zastosowanie do przedsiębiorstw drogowego transportu rzeczy („przewoźników”) mających siedzibę w państwie członkowskim UE, w przypadku gdy kierowcy zatrudnieni przez danego przewoźnika są delegowani w innym państwie członkowskim UE. Należy zauważyć, że na mocy specjalnego porozumienia zasady delegowania dotyczą całej Wielkiej Brytanii oraz kierowców zatrudnionych przez przewoźnika mającego siedzibę w Wielkiej Brytanii.

W dyrektywie wprowadzono rozróżnienie między poszczególnymi rodzajami przewozów, do których powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące delegowania, a tymi, do których przepisy dotyczące delegowania nie powinny mieć zastosowania. Ogólnym kryterium takiego rozróżnienia jest stopień powiązania z terytorium przyjmującego państwa członkowskiego⁴.

W szczególności z dyrektywy wynika, że kierowcy wykonujący przewozy w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym pracodawca kierowcy ma siedzibę, są delegowani podczas wykonywania kabotażu z towarami lub pasażerami oraz na poboczach dróg w przewozach kombinowanych i przewozach międzynarodowych innych niż przewozy dwustronne⁵.

Niniejszy przewodnik zawiera przegląd przepisów dotyczących delegowania i jest skierowany przede wszystkim do przedsiębiorstw drogowego transportu rzeczy („przewoźników”). Przykłady mają na celu zapewnienie przedsiębiorstwom zagranicznym jasnego wyobrażenia o rozpoczęciu i zakończeniu okresu delegowania.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczegółowe w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego i zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

² Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

³ 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, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym.

⁴ Motyw 9 dyrektywy: „Wyważone przepisy sektorowe dotyczące delegowania powinny być oparte na istnieniu wystarczającego powiązania między kierowcą a świadczoną usługą oraz terytorium przyjmującego państwa członkowskiego”.

⁵ Zdefiniowane w motywach 12 i 13 dyrektywy jako „przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne”.

Rodzaje przewozu

Przewodnik zawiera opis sytuacji, w których uznaje się, że kierowca jest oddelegowany do wykonywania jednego z poniższych przewozów:

Dwustronny przewóz międzynarodowy⁶
Przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny⁷
Kabotaż⁸
Tranzyt⁹
Przejazd bez ładunku¹⁰
Przewóz kombinowany¹¹
Prowadzenie pojazdów w krajach trzecich

Definicje:

Państwo członkowskie siedziby: państwo członkowskie, w którym przewoźnik ma siedzibę¹².

Przyjmujące państwo członkowskie: państwo członkowskie, do którego przewoźnik deleguje swoich kierowców.

Dodatkowe zwolnione przewozy: przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne (operacje kierowania pojazdem w państwach trzecich) wykonywane w związku z dwustronnym przewozem międzynarodowym. Dodatkowe przewozy są zwolnione z zasad delegowania; czynnikiem decydującym o tym, czy dany przewóz należy uznać za dodatkowy przewóz zwolniony z przepisów, czy też za czysty przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny (który podlega zasadom delegowania), jest fakt, czy dany przewóz inny niż dwustronny jest podejmowany w kontekście ogólnego dwustronnego przewozu towarów do/z kraju siedziby.

Wymagania dotyczące dokumentacji

Przed oddelegowaniem przewoźnik musi:¹³

⁶ Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z przepisów dotyczących delegowania, por. *ust. 1 postanowienia i art. 1 ust. 3 dyrektywy (UE) 2020/1057*.

⁷ Przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne zostały zdefiniowane w paragrafie 2(i) postanowienia i są wyłączone z zasad delegowania wyłącznie wtedy, gdy są podejmowane jako działania dodatkowe w kontekście dwustronnych przewozów międzynarodowych, por. paragraf 1, por. paragrafy 3 i 4 oraz artykuły 3 i 4 dyrektywy (UE) 2020/1057.

⁸ Kabotaż podlega przepisom dotyczącym delegowania oraz przepisom dotyczącym minimalnego wynagrodzenia godzinowego, por. *ust. 1 lit. i) i ust. 9 pkt 1 lit. i) postanowienia oraz art. 1 ust. 7 dyrektywy (UE) 2020/1057*.

⁹ Tranzyt nie podlega przepisom dotyczącym delegowania, por. *ust. 1 postanowienia i art. 1 ust. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057*.

¹⁰ Przejazdy bez ładunku podlegają zasadom delegowania, jeżeli mogą być połączone z przewozami podlegającymi zasadom delegowania, por. *art. 2 pkt 2 lit. d) rozporządzenia (UE) 1072/2009*.

¹¹ Początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego podlega przepisom dotyczącym delegowania, por. *art. 1 ust. 6 dyrektywy (UE) 2020/1057*.

¹² Zgodnie z definicją zawartą w *art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) 1071/2009*.

¹³ *Ust. 5 postanowienia i art. 1 ust. 11 lit. a) dyrektywy (UE) 2020/1057*.

- Wypełnić i złożyć zgłoszenie delegowania, korzystając z wielojęzycznego interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI): <https://www.postingdeclaration.eu/landing>
- Zgłoszenie delegowania należy złożyć *najpóźniej* w momencie rozpoczęcia delegowania.

Treść zgłoszenia delegowania¹⁴:

- 1) Dane identyfikacyjne przewoźnika, w tym numer licencji wspólnotowej, jeśli została nadana.
- 2) Dane kontaktowe kierownika ds. kontaktów lub innych osób kontaktowych w państwie członkowskim siedziby, z którymi duński Urząd ds. Transportu może się kontaktować i które mogą wysłać i odbierać dokumenty lub zawiadomienia.
- 3) Tożsamość kierowcy, adres zamieszkania i numer jego prawa jazdy.
- 4) Data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę z kierowcą oraz obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa.
- 5) Przewidywana data rozpoczęcia i zakończenia delegowania.
- 6) Tablice rejestracyjne pojazdów silnikowych.
- 7) Informacje wskazujące, czy przewozy są przewozem towarów, przewozem osób, przewozem międzynarodowym czy kabotażem.

Podczas delegowania przewoźnik zapewnia, aby kierowca¹⁵:

- Miał do dyspozycji i mógł przedstawić papierową kopię zgłoszenia delegowania.
- Miał do dyspozycji i mógł przedstawić dokumentację potwierdzającą, że przewozy odbywają się w Danii, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR).
- Mógł przedstawić zapisy tachografu (zwłaszcza symbole państw członkowskich, w których kierowca wykonywał jeden z przewozów objętych systemem).

Po oddelegowaniu, na wniosek duńskiego Urzędu Transportu Drogowego, przewoźnik musi:

- Przedstawić dokumentację potwierdzającą, że przewozy mają miejsce w Danii.
- Przedstawić zapisy tachografu (zwłaszcza symbole państw członkowskich, w których kierowca wykonywał jeden z przewozów objętych systemem).
- Przedłożyć dokumentację dotyczącą wynagrodzenia kierowcy za okres delegowania.
- Przedłożyć kopię umowy o pracę kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania.
- Przedłożyć kopie kart ewidencji czasu pracy dotyczących pracy kierowcy w okresie delegowania.
- Przedstawić dowód zapłaty wynagrodzenia kierowcy za okres delegowania.
- *Powyższą dokumentację należy przedłożyć nie później niż 8 tygodni po otrzymaniu wniosku od duńskiego Urzędu Transportu Drogowego.*

¹⁴ Ust. 5 pkt 2 postanowienia i art. 1 ust. 11 lit. a) pkt (i)–(vii) dyrektywy (UE) 2020/1057.

¹⁵ Ust. 6 postanowienia i art. 1 ust. 11 lit. b) pkt (i)–(iii) dyrektywy (UE) 2020/1057.

Dwustronne przewozy międzynarodowe

Czym są dwustronne przewozy międzynarodowe? Dwustronne przewozy międzynarodowe to przewozy wykonywane z państwa członkowskiego siedziby na terytorium innego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego albo z innego państwa członkowskiego siedziby lub kraju trzeciego z powrotem do państwa członkowskiego siedziby.

Scenariusz: dwa dwustronne przewozy międzynarodowe

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga (DE) do Esbjerga (DK). W Esbjergu kierowca rozładuje wszystkie owoce. Następnie, w drodze powrotnej, kierowca ładuje ciężarówkę mięsem i wraca do Hamburga (DE), gdzie następuje rozładunek ciężarówki.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonywał przewóz z państwa członkowskiego siedziby (DE) do innego państwa członkowskiego (DK). Następnie kierowca odbył podróż powrotną do państwa członkowskiego siedziby (DK). Kierowca wykonywał więc dwa oddzielne przewozy dwustronne.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. *W tym przypadku kierowca nie został delegowany.*

Przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne

Czym są przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne? Przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne znane są również jako *działalność w handlu krzyżowym (cross-trade)* i definiuje się je jako przewóz towarów między dwoma przyjmującymi państwami członkowskimi, z których żadne nie jest państwem członkowskim siedziby przewoźnika.

Scenariusz nr 1: przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne między dwoma dwustronnymi przewozami międzynarodowymi

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga do Esbjerga (DK). W Esbjergu (DK) kierowca rozładuje owoce. Następnie ciężarówka jest ładowana mięsem i przewożona do Malmö (SE), gdzie mięso jest rozładowywane. W Malmö (SE) ciężarówka jest ładowana mlekiem i wraca do Hamburga (DE). W Hamburgu (DE) mleko jest rozładowywane. W drodze powrotnej do Hamburga kierowca przejeżdża przez Danię.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał dwa dwustronne przewozy międzynarodowe i jeden przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny. Pierwszy dwustronny przewóz międzynarodowy odbył się na trasie Hamburg (DE) – Esbjerg (DK).

Następnie rozpoczyna się przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny z Esbjerga do Malmö, ponieważ przewóz ten jest przewozem międzynarodowym z jednego przyjmującego państwa członkowskiego (DK) do innego przyjmującego państwa członkowskiego (SE), a żadne z nich nie jest państwem członkowskim siedziby.

Ostatni przewóz dwustronny rozpoczyna się w Malmö (SE), a kończy w Hamburgu (DE). W ramach ostatniego dwustronnego przewozu kierowca wykonuje on jeden przejazd tranzytowy, przejeżdżając przez Danię w związku z przewozem dwustronnym, podczas którego nie ma miejsca załadunek ani rozładunek.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. W związku z tym kierowca jest delegowany do Danii po rozładunku owoców i rozpoczęciu kolejnego przewozu. Kierowca jest delegowany do granicy duńsko-szwedzkiej. Od granicy szwedzkiej kierowca jest delegowany w Szwecji aż do rozładunku mięsa w Malmö (SE). Od Malmö (SE) do granicy szwedzkiej kierowca nie jest uznawany za delegowanego, ponieważ rozpoczął się jego przewóz dwustronny. Prowadzenie pojazdu w tranzycie jest również wyłączone z zasad delegowania, a zatem kierowca nie jest delegowany podczas przejazdu przez Danię.

Scenariusz nr 2: przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne i przejazd bez ładunku między dwoma dwustronnymi przewozami międzynarodowymi

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga do Esbjerga (DK). W Esbjergu (DK) kierowca rozładowuje owoce. Następnie kierowca jedzie do Horsens (DK) z pustą ciężarówką. W Horsens (DK) ciężarówka jest ładowana mięsem i przewożona do Malmö (SE). W Malmö rozładowywane jest całe mięso, a następnie ciężarówka jest ładowana mlekiem. Mleko jest następnie przewożone do Hamburga i rozładowywane. W drodze powrotnej do Hamburga (DE) kierowca przejeżdża przez Danię (DK).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał dwa dwustronne przewozy międzynarodowe, jeden przewóz powrotny (podróż bez ładunku) i jeden przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny (przewóz do kraju trzeciego). Pierwszy dwustronny przewóz międzynarodowy odbył się na trasie Hamburg–Esbjerg. Następnie kierowca odbywa podróż bez ładunku między Esbjergiem a Horsens. W Horsens rozpoczyna się przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny do Szwecji (SE). Ponieważ ani Dania, ani Szwecja nie są państwami członkowskimi siedziby, wspomniany przewóz jest przewozem związanym z prowadzeniem pojazdu przez państwo trzecie (cross-trade). Kierowca wykonuje kolejny dwustronny przewóz międzynarodowy z Malmö do Hamburga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Ponieważ pierwszy dwustronny przewóz międzynarodowy kończy się w Esbjergu, dalszy przejazd bez ładunku między Esbjergiem a Horsens jest związany z przewozem międzynarodowym innym niż przewozem dwustronnym. W związku z tym kierowca jest delegowany do Danii po rozładunku owoców do rozpoczęcia kolejnego przewozu. Delegowanie do Danii będzie trwało do momentu dotarcia kierowcy do granicy duńsko-szwedzkiej. Następnie kierowca jest delegowany w Szwecji od granicy do rozładunku mięsa w Malmö. Po rozładunku mięsa w Malmö i do momentu dotarcia kierowcy do granicy duńsko-szwedzkiej kierowca nie jest delegowany w Danii, ponieważ rozpoczął się jego przewóz dwustronny. Gdy kierowca przejeżdża przez Danię w ramach tranzytu, jest zwolniony z zasad delegowania, a zatem kierowca nie jest delegowany w Danii podczas przejazdu przez Danię w drodze powrotnej do Hamburga.

Scenariusz nr 3: przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny między dwustronnym przewozem międzynarodowym a jednym przejazdem bez ładunku

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga do Esbjerga (DK), gdzie owoce są rozładowywane. W Esbjergu (DK) ciężarówka jest ładowana mięsem, a następnie przewożona do Malmö i rozładowywana. Z Malmö (SE) kierowca wraca do Hamburga z pustym ładunkiem (przejazd bez ładunku).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden dwustronny przewóz międzynarodowy, jeden przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny i jeden przejazd bez ładunku. Pierwszy dwustronny przewóz międzynarodowy odbywa się na trasie Hamburg–Esbjerg. Następnie uruchamiany jest przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny z Esbjerga do Malmö. Przejazd bez ładunku odbywa się z Malmö do Hamburga w drodze powrotnej do państwa członkowskiego siedziby i jest w związku z tym powiązany z poprzednim przewozem innym niż przewóz dwustronny z Esbjerga do Malmö.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Kierowca jest delegowany do Danii po rozładunku w Esbjergu od rozpoczęcia kolejnego przejazdu. Delegowanie w Danii trwa do momentu przekroczenia granicy. Od momentu przekroczenia granicy kierowca jest delegowany w Szwecji do momentu rozładunku mięsa w Malmö. Należy zauważyć, że po rozładunku w Malmö kierowca nie jest już delegowany w Szwecji. Przejazd bez ładunku odbywany w ramach kontynuacji przewozu kabotażowego lub przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny nie podlega zasadom delegowania, jeżeli przejazd bez ładunku jest podróżą powrotną do państwa członkowskiego siedziby. Przejazdy tranzytowe są wyłączone z zasad delegowania, a zatem kierowca nie jest delegowany również podczas przejazdu tranzytem przez Danię w drodze powrotnej do Hamburga.

Scenariusz nr 4: dwa dwustronne przewozy międzynarodowe, a następnie dwa przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Warszawie (PL) przewozi pół ciężarówki owoców z Warszawy do Malmö (SE). Na trasie przejazdu kierowca zatrzymuje się w Hamburgu (DE) i ładuje drugą połowę ciężarówki mięsem, aby kontynuować podróż do Esbjerga (DK), gdzie dokonuje rozładunku (mięsa). Z Esbjerga (DK) kierowca jedzie do Malmö z owocami, które są rozładowywane. W Malmö (SE) ciężarówka jest ponownie załadowywana mięsem, z czego połowa ładunku jest rozładowywana w Esbjergu (DK). Pozostałą część mięsa kierowca odwozi do Polski (PL).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden dwustronny przewóz międzynarodowy, po którym nastąpiła jedna dodatkowa czynność (przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny). Następnie kierowca zakończył swoją podróż jeszcze jedną dodatkową czynnością (przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny), która również zawierała dodatkową czynność (przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny). Pierwsza dwustronna podróż międzynarodowa odbyła się z Polski do Malmö (owoce), a jedna dodatkowa czynność – z Hamburga do Esbjerga (mięso). Druga czynność dodatkowa (przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny) rozpoczyna się w Malmö do Esbjerga (mięso) i kończy się dwustronną podróżą międzynarodową z Malmö do Polski.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Ponadto przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne są wyłączone z zasad delegowania, jeśli są wykonywane w kontekście dwustronnej podróży międzynarodowej i tylko w ograniczonym zakresie. Dotyczy to na przykład maksymalnie jednej czynności rozładunkowej lub załadunkowej w państwach

członkowskich, przez które kierowca przejeżdża. *W związku z tym we wskazanym scenariuszu kierowca nie był delegowany.*

Scenariusz nr 5: dwa dwustronne przewozy międzynarodowe, a następnie dwa przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Warszawie (PL) przewozi pół ciężarówki owoców z Warszawy (PL) do Malmö (SE). Na trasie do Malmö kierowca zatrzymuje się w Hamburgu (DE), gdzie na drugą połowę ciężarówki ładowane jest mięso, które ma być przewiezione do Esbjerga (DK). W Esbjergu (DK) mięso jest rozładowywane. Kierowca ładuje mleko na drugą połowę ciężarówki. Z Esbjerga (DK) kierowca jedzie dalej do Malmö (SE), gdzie następuje rozładunek owoców i mleka. W Malmö kierowca ładuje na ciężarówkę mięso, z którego połowa jest rozładowywana w Esbjergu. Pozostałą część mięsa kierowca odwozi do Polski.

Charakterystyka przewozów:

W podróży kierowca wykonał:

- o jeden dwustronny przewóz międzynarodowy (owoce, z Polski do Malmö) zawierający jedną dodatkową czynność (mięso, z Hamburga do Esbjerga) oraz
- o jeden przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny (mleko, Esbjerg–Malmö)*.

W drodze powrotnej kierowca wykonał:

- o jeszcze jeden dwustronny przewóz międzynarodowy (mięso, z Malmö do Polski) zawierający jedną dodatkową czynność (mięso, z Malmö do Esbjerga)**.

* Przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny, który nie podlega zwolnieniu z dodatkowej czynności, odbywał się z Esbjerga do Malmö (mleko).

** Drugi dwustronny przewóz międzynarodowy to podróż powrotna z Malmö do Polski (mięso), zawierająca jeden przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny (czynność dodatkowa) z Malmö do Esbjerga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Ponadto przewozy międzynarodowe inne niż przewozy dwustronne są wyłączone z zasad delegowania, jeśli są podejmowane w kontekście dwustronnych przewozów międzynarodowych i w ograniczonym zakresie.

Kierowca może wykonać maksymalnie jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich, przez które przejeżdża. Ponieważ kierowca wykonywał jedną ze swoich (wyłączonych) dodatkowych czynności na trasie z Hamburga do Esbjerga, jest on delegowany w Danii od momentu rozpoczęcia podróży do Malmö, kiedy mleko jest rozładowywane (przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny). Ze względu na realizację również ostatniej z wymienionych czynności (mleko) liczba dodatkowych czynności w trakcie podróży w tamtą stronę przekroczyła dopuszczalną liczbę.

Ponadto do czasu zakończenia rozładunku mleka i owoców kierowca jest oddelegowany w Szwecji, ponieważ granica między Danią a Szwecją została przekroczona. Kierowca jest oddelegowany w Szwecji do czasu rozładunku mleka i owoców. Po rozładunku kierowca nie jest już delegowany w Szwecji, mimo że przebywa na terytorium tego kraju. Wynika to z faktu, że przewóz dwustronny rozpoczyna się w momencie rozładunku mięsa. Następnie kierowca wykonuje jedną dodatkową czynność, która również jest wyłączona z zasad delegowania.

Scenariusz nr 6: przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny i następująca po nim podróż powrotna bez ładunku do państwa członkowskiego siedziby

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców do Esbjerga (DK). W Esbjergu (DK) rozładowywane są wszystkie owoce, a następnie ciężarówka jest ładowana mięsem i przewożona do Malmö (SE). W Malmö (SE) kierowca rozładowuje mięso. Z Malmö (SE) kierowca wyrusza w podróż powrotną bez ładunku do Hamburga (DE), aby rozpocząć drugi przewóz dwustronny z Hamburga do Danii.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał dwustronny przewóz międzynarodowy z Hamburga do Esbjerga. Następnie kierowca podejmuje się realizacji przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny z Esbjerga do Malmö. Z Malmö kierowca wyrusza w podróż powrotną bez ładunku do Hamburga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Od momentu rozładunku owoców w Esbjergu do rozpoczęcia kolejnego przewozu kierowca jest oddelegowany w Danii. Kierowca jest delegowany w Danii aż do przekroczenia granicy duńsko-szwedzkiej. Od momentu przekroczenia granicy duńsko-szwedzkiej kierowca jest delegowany w Szwecji do momentu rozładunku mięsa w Malmö. Przejazdy bez ładunku podjęte w ramach kontynuacji kabotażu lub w ramach przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny nie podlegają zasadom delegowania, pod warunkiem że przejazd bez ładunku jest powrotem do państwa członkowskiego siedziby.

Kabotaż

Czym jest kabotaż? Kabotaż to krajowy przewóz wykonywany na zlecenie lub za wynagrodzeniem przez ograniczony czas na terytorium Wspólnoty.

Należy zauważyć, że kierowcy muszą otrzymywać wynagrodzenie zgodnie z minimalną stawką godzinową, gdy przewóz odbywa się w ramach kabotażu.

Scenariusz: dwa dwustronne przewozy międzynarodowe i kabotaż

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika mającego siedzibę w Hamburgu (DE) prowadzi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga (DE) do Esbjerga i rozładowuje owoce. W Esbjergu (DK) ciężarówka jest ładowana mięsem, które jest rozładowywane w Aarhus (DK). W Aarhus (DK) ciężarówka jest ładowana mlekiem i odwożona z powrotem do Hamburga (DE).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z Hamburga do Esbjerga. Kolejny przewóz – z Esbjerga do Aarhus – jest kabotażem, ponieważ podróż ta jest krajowym przewozem w Danii. Następnie kierowca podjął jeszcze jeden dwustronny przewóz z Aarhus i z powrotem do Hamburga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Ponieważ kabotaż jest objęty zasadami delegowania, kierowca jest delegowany w Danii od momentu rozpoczęcia podróży do Aarhus. Okres delegowania kończy się z chwilą rozpoczęcia ostatniego przewozu dwustronnego z Aarhus do Hamburga (załadunek mleka).

Tranzyt

Czym jest tranzyt? Tranzyt charakteryzuje się terytoriami, niezależnie od tego, czy są to państwa członkowskie, czy nie, przez które kierowca przejeżdża w ramach dwustronnych i przewozów międzynarodowych innych niż przewozy dwustronne. Podczas tranzytu kierowca nie wykonuje żadnych czynności związanych z załadunkiem lub rozładunkiem.

Scenariusz nr 1: dwustronny przewóz międzynarodowy, a następnie przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny i przejazd tranzytowy

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Warszawie (PL) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Warszawy do Hamburga (DE). W Hamburgu (DE) rozładowywane są wszystkie owoce, a następnie ciężarówka jest ładowana mięsem i przewożona do Esbjerga (DK), gdzie następuje rozładunek. Po rozładunku kierowca wyrusza w drogę powrotną do Polski (PL) bez ładunku.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden dwustronny przewóz międzynarodowy z Polski do Hamburga. Następnie kierowca wykonuje przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny z Hamburga do Esbjerga. Podróż powrotna bez ładunku do Polski obejmowała również przejazd tranzytowy przez Niemcy.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Od momentu rozładunku owoców w Hamburgu do momentu rozpoczęcia kolejnego przewozu kierowca jest delegowany w Danii do momentu przekroczenia granicy między Danią a Niemcami. Po przekroczeniu granicy między Niemcami a Danią kierowca jest delegowany w Danii do momentu dotarcia do Esbjerga. Przejazdy bez ładunku podjęte w ramach kontynuacji kabotażu lub w ramach przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny nie podlegają zasadom delegowania, kiedy przejazd bez ładunku jest powrotem do państwa członkowskiego siedziby. Z tego powodu, po rozładunku mięsa w Esbjergu, kierowca nie jest już delegowany w Danii. Kierowca nie jest również delegowany w Niemczech w drodze powrotnej do tego kraju, ponieważ wspomniana podróż jest podróżą tranzytową, która nie podlega zasadom delegowania.

Przejazdy bez ładunku

Czym jest przejazd bez ładunku? Przejazdy bez ładunku to puste przejazdy odbywane w ramach przewozu dwustronnego, przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny lub kabotażu. Przejazdy bez ładunku różnią się od przejazdów tranzytowych tym, że przejazdy bez ładunku są związane z poprzednim lub następnym przewozem. *Należy zauważyć, że przejazd bez ładunku, po którym następuje kabotaż, lub przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny, po którym następuje przejazd powrotny do państwa członkowskiego siedziby, zawsze będzie wyłączony z zasad delegowania.*

Scenariusz nr 1: dwustronny przewóz międzynarodowy, a następnie przejazd bez ładunku

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga do Esbjerga (DK). W Esbjergu (DK) owoce są rozładowywane. Następnie kierowca wyrusza w drogę powrotną bez ładunku do Hamburga (DE).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden dwustronny przewóz międzynarodowy z Hamburga do Esbjerga, a następnie podróż bez ładunku z Esbjerga do Hamburga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Jeżeli po dwustronnym przewozie międzynarodowym następuje podróż powrotna bez ładunku do państwa członkowskiego siedziby, połączenie z dwustronnym przewozem międzynarodowym również stanowi wyjątek od zasad delegowania. *W związku z tym we wskazanym scenariuszu kierowca nie był delegowany.*

Scenariusz nr 2: dwa dwustronne przewozy międzynarodowe, jeden przewóz kabotażowy i jeden przewóz bez ładunku

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę z owocami z Hamburga do Esbjerga (DK), gdzie owoce są rozładowywane. Następnie kierowca wyrusza w podróż bez ładunku z Esbjerga (DK) do Aalborga (DK). W Aalborgu ciężarówka jest ładowana mięsem i przewożona do Kopenhagi (DK). W Kopenhadze (DK) mięso jest rozładowywane. Następnie kierowca jedzie bez ładunku z Kopenhagi (DK) do Padborga (DK), gdzie ciężarówka jest ładowana mlekiem i odwożona z powrotem do Hamburga.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden dwustronny przewóz z Hamburga do Esbjerga. Następnie kierowca wyrusza w podróż bez ładunku z Esbjerga do Aalborga. Kierowca wykonuje następnie jeden przewóz kabotażowy z Aalborga do Kopenhagi, a następnie kolejny przejazd bez ładunku z Kopenhagi do Padborga. Kierowca kończy swoją podróż dwustronnym przewozem międzynarodowym z Padborga do Hamburga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Przejazdy bez ładunku nie są same w sobie zwolnione z zasad, ale ocenia się je w kontekście poprzedniego lub kolejnego przejazdu. Przejazd bez ładunku na trasie Esbjerg–Aalborg odbywa się w kontekście późniejszego przejazdu kabotażowego, a zatem kierowca jest delegowany od momentu rozpoczęcia przejazdu bez ładunku, a **nie** od momentu zakończenia pierwszego przewozu dwustronnego (owoców). W związku z tym delegowanie w Danii kończy się w Kopenhadze. Ponieważ podróż bez ładunku z Kopenhagi do Padborga jest połączona z następującą po niej podróżą dwustronną z Padborga do Hamburga, pierwsza z nich jest również zwolniona z zasad delegowania.

Scenariusz nr 3: jeden przejazd bez ładunku oraz przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny pomiędzy dwoma dwustronnymi przewozami międzynarodowymi

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga do Esbjerga (DK). W Esbjergu (DK) kierowca rozładowuje owoce, a następnie ładuje na ciężarówkę mięso. Z Esbjerga (DK) ciężarówka jest przewożona do Malmö (SE), gdzie następuje rozładunek mięsa. Z Malmö (SE) kierowca jedzie pustą ciężarówką do Helsinek (FI). W Helsinkach (FI) ciężarówka jest załadowana odzieżą sportową. Podczas drogi powrotnej do Hamburga (DE) kierowca przejeżdża przez Szwecję i Danię. W Hamburgu (DE) towary (odzież sportowa) są rozładowywane.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z Hamburga do Esbjerga, a następnie przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny z Esbjerga do Malmö. Następnie odbywa się podróż bez ładunku z Malmö do Helsinek. Kierowca kończy swoją podróż dwustronnym przewozem międzynarodowym z Helsinek do Hamburga, a w drodze powrotnej przejeżdża przez Szwecję i Danię.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania.

Od momentu rozładunku owoców w Esbjergu i rozpoczęcia kolejnego przejazdu do momentu dotarcia kierowcy do granicy duńsko-szwedzkiej kierowca jest delegowany w Danii. Od momentu przekroczenia granicy między Danią a Szwecją kierowca jest delegowany w Szwecji do momentu dotarcia do Malmö, gdzie następuje rozładunek mięsa. Przejazdy bez ładunku nie są same w sobie zwolnione z zasad delegowania, ale ocenia się je w kontekście ich połączenia z poprzednim lub kolejnym przewozem. Ponieważ poprzedni przewóz został zakończony, przejazd bez ładunku jest związany z kolejnym przewozem, którym jest dwustronny przewóz międzynarodowy z Helsinek do Hamburga. W związku z tym przejazd bez ładunku do granicy między Szwecją a Finlandią jest zwolniony z zasad delegowania. Kierowca nie jest delegowany w Szwecji lub Danii w drodze do domu, ponieważ wspomniany przejazd jest przejazdem tranzytowym, który nie podlega zasadom delegowania.

Scenariusz nr 4: dwustronny przewóz międzynarodowy, a następnie przejazd bez ładunku i przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga (DE) do Esbjerga (DK), gdzie owoce są rozładowywane. Z Esbjerga (DK) kierowca jedzie w kierunku Helsinek (FI) pustym samochodem ciężarowym (przejazd bez ładunku). W drodze do Helsinek (FI) kierowca przejeżdża przez Szwecję, aby załadować ciężarówkę odzieżą sportową. Następnie kierowca udaje się w kierunku Malmö (SE). W Malmö (SE) kierowca rozładowuje odzież sportową.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z Hamburga do Esbjerga. Następnie kierowca wykonuje przejazd bez ładunku, przekraczając granicę między Danią a Szwecją i kontynuując jazdę przez Szwecję. Kierowca kończy swoje przejazdy przewozem międzynarodowym innym niż przewóz dwustronny z Helsinek do Malmö.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Przejazdy bez ładunku nie są same w sobie zwolnione z zasad, ale ocenia się je w kontekście ich połączenia z poprzednim lub kolejnym przewozem. Ponieważ dwustronny przewóz międzynarodowy został zakończony (owoce), przejazd bez ładunku jest połączony z kolejnym przewozem międzynarodowym innym niż przewóz dwustronny. Przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny między Finlandią a Szwecją nie ma jednak połączenia z Danią. W związku z tym kierowca nie jest delegowany w Danii na odcinku od Esbjerga do granicy duńsko-szwedzkiej.

Kierowca nie jest również delegowany w Szwecji w związku z przejazdem przez Szwecję, ponieważ wspomniany przejazd jest przejazdem tranzytowym. Kierowca jest delegowany w Finlandii po przekroczeniu granicy między Szwecją a Finlandią. Do czasu opuszczenia przez kierowcę terytorium Finlandii jest on delegowany w Finlandii. Ponadto kierowca jest delegowany w Szwecji po przekroczeniu granicy między Finlandią a Szwecją. Jeżeli kierowca wraca z Malmö do Hamburga pustą ciężarówką (przejazd bez ładunku), okres delegowania kierowcy kończy się w Malmö z chwilą rozładunku odzieży sportowej.

Scenariusz nr 5: przejazdy bez ładunku pomiędzy przejazdami kabotażowymi

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga (DE) do Esbjerga (DK). W Esbjergu (DK) wszystkie owoce są rozładowywane. Z Esbjerga (DK) kierowca jedzie w kierunku Horsens (DK) pustą ciężarówką (przejazd bez ładunku). W Horsens (DK) ciężarówka jest ładowana mięsem, które jest przewożone do Aarhus (DK) i rozładowywane przez kierowcę. Z Aarhus kierowca jedzie bez ładunku do Aalborga, gdzie ciężarówka jest ładowana mlekiem. Z Aalborga (DK) kierowca przewozi mleko do Malmö (SE).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z Hamburga do Esbjerga, a następnie podróż bez ładunku z Esbjerga do Horsens.

Następnie odbywa się przejazd kabotażowy z Horsens do Aarhus, po którym następuje przejazd bez ładunku z Aarhus do Aalborga. W Aalborgu kierowca rozpoczyna swój przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny w kierunku Szwecji.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Przejazdy bez ładunku nie są same w sobie zwolnione z zasad, ale ocenia się je w kontekście ich połączenia z poprzednim lub kolejnym przewozem. Ponieważ poprzedni przewóz został zakończony (owoce), przewóz bez ładunku jest połączony z kolejnym przewozem kabotażowym (mięso), który podlega zasadom delegowania. Następny przejazd bez ładunku z Aarhus do Aalborga jest związany z kolejnym przewozem międzynarodowym innym niż przewóz dwustronny. W związku z tym kierowca jest delegowany w Danii od momentu rozładunku owoców w Esbjergu do momentu przekroczenia granicy między Danią a Szwecją. Ponadto kierowca jest delegowany w Szwecji od momentu przekroczenia granicy między Danią a Szwecją.

Scenariusz nr 6: przejazdy bez ładunku z odpoczynkiem pomiędzy przejazdami kabotażowymi

Seria wydarzeń: W poniedziałek rano kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) przewozi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga (DE) do Esbjerga (DK), gdzie kierowca rozładowuje wszystkie owoce. W Esbjergu kierowca odpoczywa przez dwa dni z rzędu. W środę rano kierowca odbywa przejazd kabotażowy z Aalborga do Kopenhagi. Dlatego kierowca wyrusza w podróż z Esbjerga do Aalborga. Po przybyciu do Aalborga ciężarówka zostaje załadowana serem. Następnie kierowca wyrusza w podróż z Aalborga do Kopenhagi, gdzie następuje rozładunek sera. Następnie kierowca wyrusza w przejazd powrotny do Hamburga bez ładunku.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny z Hamburga do Esbjerga (owoce), po czym odpoczywał, a następnie odbył przejazd bez ładunku z Esbjerga do Aalborga. Kierowca wykonuje potem jeden przejazd kabotażowy między Aalborgiem a Kopenhagą (ser). Przewozy są kończone przez kierowcę odbywającego przejazd powrotny bez ładunku do państwa członkowskiego siedziby.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Przejazdy bez ładunku nie są same w sobie zwolnione z zasad, ale ocenia się je w kontekście ich połączenia z poprzednim lub kolejnym przewozem. Ponieważ przewóz dwustronny został zakończony, przejazd bez ładunku jest połączony z kolejnym kabotażem między Aalborgiem a Esbjergiem. Kierowca zostaje oddelegowany w Danii dopiero w środę rano, po rozpoczęciu przejazdu bez ładunku do Aalborga. *Wynika to z faktu, że owoce z przewozu dwustronnego zostały już rozładowane, przy czym należy pamiętać, że w dniach odpoczynku w Danii kierowca nie jest traktowany jako delegowany.* Kierowca

jest delegowany w Danii do czasu rozładunku sera w Kopenhadze. Przejazd bez ładunku podjęty w ramach kontynuacji kabotażu lub w ramach przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny nie podlegają zasadom delegowania, pod warunkiem że przejazd bez ładunku jest powrotem do państwa członkowskiego siedziby.

Przewozy kombinowane

Przewóz kombinowany definiuje się jako transport towarów między państwami członkowskimi na początkowym lub końcowym odcinku drogi, podczas gdy na pozostałym odcinku, jeśli przekracza 100 km w linii prostej, wykorzystuje się kolej, żeglugę śródlądową lub morską.

Scenariusz nr 1: przewóz kombinowany jako dwustronny przewóz międzynarodowy

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) prowadzi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga (DE) do Esbjerga (DK) i rozładowuje owoce. Z Esbjerga (DK) kierowca wykonuje przewóz bez ładunku do portu w Aarhus (DK). W porcie w Aarhus (DK) kierowca odbiera naczepę. Naczepa przyплыnęła promem i była załadowana towarami z Anglii. Kierowca wraca do Hamburga, przywożąc ze sobą naczepę.

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał dwa dwustronne przewozy międzynarodowe oraz przejazd bez ładunku pomiędzy tymi dwoma przewozami międzynarodowymi. Pierwszy dwustronny przewóz międzynarodowy odbył się na trasie Hamburg–Esbjerg (owoce). Po tym przewozie nastąpił przejazd bez ładunku z Esbjerga do portu w Aarhus. Ostatni dwustronny przewóz międzynarodowy odbył się z portu w Aarhus do Hamburga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania. Przejazdy bez ładunku nie są same w sobie zwolnione z zasad, ale ocenia się je w kontekście ich połączenia z poprzednim lub kolejnym przewozem.

Ponieważ przewóz dwustronny został zakończony w Esbjergu, przejazd bez ładunku zostanie połączony z kolejnym przewozem kombinowanym z portu w Aarhus do Hamburga. Przewozy kombinowane są zwolnione z zasad delegowania, pod warunkiem że odcinek drogi sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych. *W związku z tym we wskazanym scenariuszu kierowca nie był delegowany.*

Scenariusz nr 2: dwustronny przewóz międzynarodowy, a następnie przewóz kombinowany i kabotaż

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (DE) prowadzi ciężarówkę pełną owoców z Hamburga (DE) do Esbjerga (DK) i rozładowuje owoce. W porcie w Esbjergu (DK) kierowca odbiera naczepę. Naczepa przyплыnęła promem i była załadowana towarami z Anglii. Kierowca przewozi naczepę do Koldinga (DK). W Koldingu (DK) naczepa jest załadowana mięsem. Mięso jest przewożone przez kierowcę do Padborga (DK). Z Padborga (DK) kierowca wraca do Hamburga pustą ciężarówką (przejazd bez ładunku).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden dwustronny przewóz międzynarodowy z Hamburga do Esbjerga (owoce), a następnie przejazd kombinowany z Esbjerga do Koldinga (naczepa), jeden przejazd kabotażowy z Koldinga do Padborga (mięso) oraz jeden przejazd bez ładunku z Padborga i z powrotem do Hamburga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania.

Początkowe lub końcowe odcinki drogi przewozu kombinowanego podlegają zasadom delegowania, pod warunkiem że załadunek i rozładunek mają miejsce w tym samym państwie członkowskim. W związku z tym kierowca jest delegowany w Danii od momentu zapięcia naczepy i rozpoczęcia transportu do Koldinga. Kierowca jest delegowany aż do rozładunku mięsa w Padborgu, ponieważ transport z Koldinga do Padborga odbywa się w ramach kabotażu. Przejazd bez ładunku podjęty w ramach kontynuacji kabotażu lub w ramach przewozu międzynarodowego innego niż przewóz dwustronny jest wyłączony z zasad delegowania, pod warunkiem że przejazd bez ładunku jest powrotem do państwa członkowskiego siedziby.

Przewozy w krajach trzecich (państwach niebędących członkami UE)

Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w państwie członkowskim, wykonującego przewozy w krajach trzecich, podlega przepisom tych krajów w zakresie delegowania w tych krajach. Kierowca podlega zasadom delegowania wynikającym z dyrektywy w momencie wznowienia prowadzenia pojazdu na terytorium państwa członkowskiego, bez względu na to, skąd pochodzą przewożone przez niego towary, w tym z krajów trzecich.

Scenariusz nr 1: dwustronny przewóz międzynarodowy, a następnie przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny i przejazd bez ładunku

Seria wydarzeń: Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Danii prowadzi samochód ciężarowy z pełnym ładunkiem lamp z Herninga (DK) do Zurychu (CH), gdzie następuje rozładunek lamp przez kierowcę. W Zurychu (CH) ciężarówka zostaje załadowana czekoladą, którą kierowca przewozi następnie do Hamburga (DE). W Hamburgu (DE) czekolada jest rozładowywana. Następnie kierowca wraca z Hamburga do Herninga pustą ciężarówką (przejazd bez ładunku).

Charakterystyka przewozów: Kierowca wykonał jeden przewóz dwustronny, następnie jeden przewóz inny niż przewóz dwustronny i jeden przejazd bez ładunku. Pierwszy dwustronny przewóz międzynarodowy odbywa się na trasie z Herninga do Zurychu. W Zurychu kierowca rozpoczyna dwustronny przewóz międzynarodowy do Hamburga (czekolada), a następnie wraca do domu, wykonując przejazd bez ładunku z Hamburga do Herninga.

Wniosek: Dwustronne przewozy międzynarodowe są wyłączone z zasad delegowania, w tym dwustronne przewozy międzynarodowe do krajów trzecich¹⁶. Zasady delegowania wynikające z dyrektywy (UE) 2020/1057 nie mają zastosowania do Szwajcarii ani innych państw EOG. Ponieważ Szwajcaria jest krajem trzecim (państwem niebędącym członkiem UE), kierowca nie może złożyć zgłoszenia delegowania za pośrednictwem IMI do organów szwajcarskich. Przewozy międzynarodowe

¹⁶ Art. 1 ust. 3 dyrektywy (UE) 2020/1057.

inne niż przewozy dwustronne podlegają zasadom delegowania, dlatego kierowca jest delegowany w Niemczech, gdy przekracza granicę między Szwajcarią a Niemcami¹⁷. Przejazdy bez ładunku nie są same w sobie zwolnione z zasad, ale ocenia się je w kontekście ich połączenia z poprzednim lub kolejnym przewozem. Przejazd bez ładunku, po którym następuje kabotaż lub przewóz międzynarodowy inny niż przewóz dwustronny, nie podlega zasadom delegowania, pod warunkiem że przejazd bez ładunku jest powrotem do państwa członkowskiego siedziby. W związku z tym od momentu rozładunku czekolady w Hamburgu kierowca nie jest już delegowany.

¹⁷ Zasady delegowania wynikające z dyrektywy (UE) 2020/1057 mają zastosowanie wyłącznie do kierowców zatrudnionych przez przewoźników prowadzących działalność w państwie członkowskim UE i w Zjednoczonym Królestwie.