

Artykuł 6.

Pojęcie *pracownika delegowanego* w nowych europejskich przepisach dotyczących kierowców

Do tej pory mieliśmy definicję pracowników delegowanych ustanowioną *dyrektywą 96/71/WE*, z jej różnymi zmianami, aż do najnowszej wersji wprowadzonej *dyrektywą 2018/957*, ale wykluczała ona pracowników sektora transportu drogowego z jej stosowania.

Dyrektywa 2020/1057 rozróżnia obecnie rodzaje operacji transportowych, do których powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące delegowania, od tych, do których przepisy dotyczące delegowania nie powinny mieć zastosowania.

Wynika z tego, że delegowanie pracowników ma miejsce, gdy dwie operacje są wykonywane między państwami członkowskimi innymi niż państwo, w którym przedsiębiorstwo transportowe ma siedzibę.

Z jednej strony tzw. **operacje krzyżowe**, rozumiane jako operacje transportowe wykonywane między dwoma państwami członkowskimi lub między państwem członkowskim a państwem trzecim, z których żadne nie jest państwem siedziby operatora wykonującego te operacje.

Także **przewozy kabotażowe**, rozumiane jako krajowe zarobkowe przewozy transportowe wykonywane tymczasowo na terytorium państwa członkowskiego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę w innym państwie członkowskim.

Natomiast kierowca nie jest uznawany za delegowanego, jeżeli wykonuje maksymalnie cztery różne rodzaje przewozów:

- **międzynarodowe dwustronne operacje transportowe**, które są operacjami transportowymi opartymi na umowie transportowej z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, do innego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego, lub z innego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego do państwa członkowskiego siedziby;
- **ograniczone dodatkowe czynności załadunkowe lub rozładunkowe**, tj. operacje handlu krzyżowego przeprowadzane w kontekście operacji dwustronnych w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża kierowca;
- **tranzyt przez terytorium państwa członkowskiego bez wykonywania jakichkolwiek czynności załadunku lub rozładunku**; i wreszcie

- **początkowy lub końcowy odcinek operacji transportu kombinowanego**, zgodnie z definicją zawartą w *dyrektywie Rady 92/106/EWG*, w przypadku, gdy sam odcinek drogowy składa się z międzynarodowej operacji transportu dwustronnego.

Nowe zgłoszenia zastąpią wszystkie te komunikaty, które do tej pory były przekazywane do każdego kraju, takiego jak Francja, Niemcy, Holandia, Włochy, Austria itp. (tak zwane *prawo Macrona*).

Ponadto ustalono, że nie będzie już konieczne zatrudnianie przedstawiciela, ponieważ dokumenty wymagane przez agentów kontrolnych będą przekazywane za pośrednictwem portalu internetowego IMI. Jednakże certyfikaty i ich potwierdzenia odbioru będą nadal dostępne na portalach każdego kraju, aby służyć jako dowód w przypadku sporu dotyczącego poprzedniej kontroli, a zatem będą nadal uznawane za ważne do tych celów.