

Pytania i odpowiedzi na temat wdrażania pierwszego pakietu na rzecz mobilności

Pierwszy pakiet na rzecz mobilności obowiązuje, a przepisy socjalne dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i warunków odpoczynku kierowców mają zastosowanie od dnia 20 sierpnia 2020 r. Priorytetem Komisji Europejskiej jest obecnie zapewnienie wspólnego rozumienia i spójnego wdrażania tych nowych przepisów. W związku z tym Komisja przygotowała następujący pierwszy zestaw pytań i odpowiedzi w celu rozwiązania najpilniejszych kwestii związanych z wdrażaniem, podniesionych przez sektor. W stosownych przypadkach zestaw będzie stopniowo uzupełniany kolejnymi pytaniami i odpowiedziami dotyczącymi pozostałych przepisów pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Powinien on służyć jako przewodnik dla kierowców, przewoźników drogowych i organów egzekwowania prawa w celu zapewnienia jednolitego stosowania i kontroli przepisów w całej UE.

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Ten zestaw pytań i odpowiedzi został przygotowany przez służby Komisji i nie jest dla Komisji Europejskiej wiążący. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest upoważniony do interpretowania prawa Unii w wiążący sposób. W tym kontekście należy zauważyć, że art. 8 ust. 8 i art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006, których dotyczą pytania od 1 do 6, objęte są obecnie postępowaniem w przedmiocie stwierdzenia nieważności, które toczy się przed Trybunałem Sprawiedliwości. Podane przykłady mają charakter ilustracyjny, a wykaz konkretnych przykładów będzie rozwijany.

I. Powrót kierowcy

[1. W jaki sposób należy rozumieć i stosować zobowiązanie do powrotu kierowcy do „siebie”? Jakie są odpowiednie obowiązki i prawa pracodawcy i kierowcy?]

Art. 8 ust. 8a

Celem tego środka jest poprawa warunków pracy kierowców w transporcie drogowym dzięki uniknięciu sytuacji, w której spędzają oni zbyt długie okresy na drogach.

Przedsiębiorstwo transportowe jest zobowiązane do zorganizowania pracy kierowców w taki sposób, aby mogli oni wrócić (do „domu”) w każdym okresie trzech lub czterech kolejnych tygodni (w zależności od tego, czy kierowca miał dwa następujące po sobie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku).

W art. 8 ust. 8a rozporządzenia odniesiono się do dwóch możliwych miejsc powrotu, które pracodawca musi zaproponować i zorganizować, a mianowicie do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy w państwie członkowskim siedziby pracodawcy, lub do miejsca zamieszkania kierowcy, jeżeli to ostatnie różni się od miejsca prowadzenia działalności przez pracodawcę.

Jak stwierdzono w motywie 14 rozporządzenia, „[...] kierowcy powinni mieć swobodę wyboru, gdzie spędzą okres odpoczynku”, to do kierowcy należy wybór jednej z dwóch możliwości oferowanych przez pracodawcę. Oznacza to, że kierowca nie może być zobowiązany przez pracodawcę do wyboru siedziby pracodawcy jako miejsca powrotu.

Wątpliwość może się pojawić wówczas, gdy kierowca nie opowie się za jedną z tych dwóch możliwości. W takim przypadku pracodawca może wybrać jedną z nich, w zależności od tego, co uważa się za bardziej dogodne. Dowody w tym kontekście obejmowałyby zaproszenie (np. e-mail), skierowane do kierowcy, ale niewymagające dalszych działań, do dokonania wyboru między miejscem zamieszkania a centrum operacyjnym przedsiębiorstwa.

Inną kwestią jest miejsce, w którym kierowca ostatecznie spędza swój odpoczynek. W tym względzie w rozporządzeniu nie określono żadnego konkretnego miejsca i nie może dojść do naruszenia prawa UE w tym zakresie. Tak czy inaczej pracodawca musi oferować możliwości powrotu zgodnie z rozporządzeniem. W przepisie tym ustanowiono obowiązek o charakterze organizacyjnym w połączeniu z obowiązkiem prowadzenia odpowiedniej dokumentacji do celów kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy.

Chociaż kierowca może wybrać miejsce odpoczynku, nie ma on możliwości zwolnienia pracodawcy z obowiązku zorganizowania pracy w sposób umożliwiający regularny powrót do „siebie”. Obowiązek ten spoczywa na przedsiębiorstwie transportowym niezależnie od tego, co deklaruje kierowca, i bez względu na to, co zrobi.

Podsumowując, pracodawca jest zobowiązany zaoferować kierowcy możliwość powrotu albo do miejsca zamieszkania, albo do swojego centrum operacyjnego, które jest zwyczajową bazą dla tego kierowcy, za sprawą odpowiedniej organizacji pracy. Środki organizacyjne w tym zakresie muszą być podejmowane aktywnie, bez szczególnego żądania ze strony kierowcy. Jeśli chodzi o konkretne miejsce odpoczynku, to do kierowcy należy rozważenie tej kwestii i nie wymaga ona od pracodawcy ani kierowcy przechowywania jakichkolwiek konkretnych dowodów.

Na przykład: polski kierowca zamieszkały na Słowacji i zatrudniony przez przedsiębiorstwo z siedzibą w Polsce wykonuje przewozy między Francją a Hiszpanią. Pracodawca musi zaoferować temu kierowcy wybór i odpowiednio zorganizować pracę, aby umożliwić mu regularne powroty do miejsca zamieszkania (Słowacja) albo do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa (Polska). Kierowca może jednak poinformować pracodawcę o swojej decyzji o skorzystaniu z możliwości przerwy w celu udania się do innego miejsca, np. na południe Włoch na wakacje. Po przerwie kierowca uda się bezpośrednio z miejsca, w którym spędził odpoczynek we Włoszech, do miejsca, w którym ponownie podejmie pracę (Hiszpania lub Francja).

[2. W jaki sposób przedsiębiorstwo transportowe powinno udowodnić, że zorganizowało pracę w taki sposób, aby kierowca miał możliwość powrotu do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa?]

Art. 8 ust. 8a

A2 Przedsiębiorstwa transportowe wykorzystują zapisy tachografu, plany pracy kierowców lub inne dokumenty aby wykazać, że wypełniają swoje obowiązki w zakresie organizacji powrotów kierowcy (motyw 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006). Inne dokumenty potwierdzające, że

pracodawca zaoferował kierowcy rzeczywistą możliwość powrotu do miejsca zamieszkania albo do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa, mogą obejmować na przykład bilety lub wszelkie inne dokumenty potwierdzające inne ustalenia dotyczące podróży (np. dowód, że kierowca pojechał z powrotem do „domu” minibusem zapewnionym przez pracodawcę).

Dowody muszą być przechowywane w siedzibie przedsiębiorstwa i przedstawiane na żądanie organów kontrolnych państwa członkowskiego siedziby pracodawcy lub organów kontrolnych wszelkich innych państw członkowskich. Kierowca nie powinien być zobowiązany do posiadania takich dowodów ani do posiadania dowodów potwierdzających miejsce, w którym odbywał regularny tygodniowy odpoczynek lub spędzał dłuższe przerwy. Po przeprowadzeniu kontroli drogowej organy kontrolne mogą na przykład podjąć decyzję o zwróceniu się o dodatkowe informacje na temat aktywności kierowcy do organów państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo transportu drogowego ma siedzibę. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 i dyrektywa 2006/22/WE stanowią, że państwa członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu rozporządzenia i w sprawdzaniu zgodności z nim.

Spoczywający na pracodawcy obowiązek umożliwienia regularnego powrotu kierowcy ma charakter organizacyjny, w połączeniu z obowiązkiem prowadzenia odpowiednich rejestrów do celów kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy. W związku z tym oświadczenie/odstąpienie podpisane przez kierowcę (np. w ramach umowy o pracę lub oświadczenia o rezygnacji z prawa powrotu, tj. zanim kierowca otrzyma ofertę od pracodawcy), przewidujące zrzeczenie się prawa do wyboru powrotu do „siebie” nie może zwalniać pracodawcy z obowiązku zaoferowania rzeczywistej możliwości powrotu ani z obowiązku odpowiedniego zorganizowania pracy.

[3. Kto powinien pokryć koszty powrotnej podróży kierowcy do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa lub do miejsca zamieszkania?]

Art. 8 ust. 8a

Jeżeli kierowca kończy swój okres pracy w jednym z dwóch miejsc powrotu, które może wybrać, lub w pobliżu jednego z tych miejsc, pracodawca nie ponosi żadnych dodatkowych kosztów podróży.

W przypadku gdy okres pracy poprzedzający powrót do jednego z tych dwóch miejsc kończy się w miejscu oddalonym od wybranego miejsca powrotu, zobowiązanie pracodawcy do zorganizowania powrotu kierowców obejmuje odpowiedzialność finansową na pokrycie kosztów podróży.

Jeżeli kierowca podejmuje decyzję o nieskorzystaniu z oferty pracodawcy dotyczącej powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy lub do centrum operacyjnego pracodawcy i postanawia spędzić okres odpoczynku w innym miejscu, wówczas wszelkie koszty podróży do i z tego miejsca powinny zostać pokryte przez kierowcę.

Te same zasady mają zastosowanie do kierowców mających miejsce zamieszkania w państwie trzecim i zatrudnionych przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w UE.

[4. Czy przepis ten ma zastosowanie do kierowców pracujących na własny rachunek? W jaki sposób kierowca pracujący na własny rachunek może udowodnić, że wypełnił zobowiązanie do powrotu do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa?]

Art. 8 ust. 8a

Art. 8 ust. 8a ma zastosowanie wyłącznie do kierowców pozostających w stosunku pracy.

W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 nie określono, co przesądza o stosunku pracy. Jednakże w przypadku braku odniesienia do prawa krajowego pojęcie to należy rozumieć jako posiadające autonomiczne znaczenie oparte na obiektywnych czynnikach.

Przy dokonywaniu jego wykładni można czerpać inspirację z orzecznictwa dotyczącego podobnych sytuacji (zob. sprawy C-658/18, pkt 88 i nast.; C-147/17, pkt 41 i nast.; C-316/13, pkt 27 i nast.). Przy stwierdzaniu istnienia stosunku pracy powinno się brać pod uwagę fakty świadczące o rzeczywistym wykonywaniu pracy, a nie sposób, w jaki strony opisują łączący je stosunek. Zdaniem Trybunału to, czy dana osoba pozostaje w stosunku pracy, czy też nie, należy oceniać na podstawie obiektywnych kryteriów, które umożliwiają odróżnienie stosunku pracy w oparciu o prawa i obowiązki zainteresowanych osób. Cechą charakterystyczną stosunku pracy jest okoliczność, że dana osoba wykonuje przez pewien okres, na rzecz innej osoby i pod jej kierownictwem pracę, w zamian za którą otrzymuje wynagrodzenie.

Podobnie, chociaż definicja „kierowcy pracującego na własny rachunek” zawarta w dyrektywie 2002/15/WE jako taka nie ma zastosowania w kontekście rozporządzenia (WE) nr 561/2006, można również uwzględnić tę definicję. Działalności wykonywanej w charakterze „kierowcy pracującego na własny rachunek” w rozumieniu tej definicji nie należy uznawać za powodującej powstanie stosunku pracy do celów art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Osoby faktycznie pracujące na własny rachunek nie są objęte zakresem art. 8 ust. 8a. Osoba, w odniesieniu do której jedynie zadeklarowano, że jest ona osobą pracującą na własny rachunek, ale której sytuacja spełnia warunki charakteryzujące stosunek pracy z inną osobą (fizyczną lub prawną), musi jednak zostać uznana za pracownika pozostającego w stosunku pracy w rozumieniu art. 8 ust. 8a i w związku z tym jest objęta tym przepisem.

II. Zakaz wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu