



Otázky a odpovědi o vysílání řidičů podle směrnice (EU) 2020/1057 v souvislosti s přepravou zboží¹

PROHLÁŠENÍ O VYLOUČENÍ ODPOVĚDNOSTI: Tuto příručku připravily útvary Komise a nezavazuje Evropskou komisi. K závaznému výkladu práva Unie je příslušný pouze Soudní dvůr Evropské unie.

OBEČNÁ KRITÉRIA určující, kdy je řidič vyslán a kdy ne podle směrnice (EU) 2020/1057

Směrnice (EU) 2020/1057² (dále také „směrnice“) stanoví zvláštní pravidla s ohledem na směrnici 96/71/ES³ a směrnici 2014/67/EU⁴, což jsou legislativní akty týkající se vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb. Rozlišuje mezi druhy přeprav, na které by se měla vztahovat pravidla o vysílání pracovníků, a těmi, na které by se pravidla o vysílání pracovníků vztahovat neměla. Obecným kritériem pro toto rozlišení je míra spojení s územím hostitelského členského státu⁵.

Konkrétně ze směrnice (EU) 2020/1057 vyplývá, že řidiči při výkonu přepravy v jiném členském státě, než je členský stát, v němž je zaměstnavatel řidiče usazen, jsou **vysíláni** při vykonávání těchto přeprav:

- 1) **třetizemní přepravy**⁶ – rozumí se jimi přepravy vykonávané mezi dvěma členskými státy nebo mezi členským státem a třetí zemí, z nichž žádný není zemí usazení⁷ podnikatele v silniční dopravě, který tyto přepravy vykonává;

¹ Tato příručka se týká pouze otázek a odpovědí k vysílání řidičů v souvislosti se silniční přepravou zboží. Na stejné téma bude připraven jiný soubor otázek a odpovědí, pokud jde o pravidla pro přepravu cestujících.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 49).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (Úř. věst. L 159, 28.5.2014, s. 11).

⁵ Ustanovení 9. bodu odůvodnění směrnice (EU) 2020/1057: „Vyvážená odvětvová pravidla pro vysílání pracovníků by měla vycházet z existence dostatečné vazby mezi řidičem a poskytovanou službou a územím hostitelského členského státu.“, „Pro usnadnění prosazování těchto pravidel by se mělo rozlišovat mezi jednotlivými druhy přeprav podle míry jejich spojení s územím hostitelského členského státu.“

⁶ Ve 12. a 13. bodě odůvodnění směrnice se na ně odkazuje jako na „jinou než dvoustrannou mezinárodní přepravu“.

⁷ Členský stát usazení je definován v čl. 2 bodě 8 nařízení (ES) č. 1071/2009.

- 2) **kabotáž** – kabotáží se rozumí vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu prováděná dočasně na území členského státu podnikatelem v silniční dopravě usazeným v jiném členském státě⁸.

Řidič se **nepovažuje za vyslaného**, když vykonává:

- 1) **mezinárodní dvoustranné přepravy**⁹ – rozumí se jimi přepravy založené na smlouvě o přepravě z členského státu, kde je podnikatel v silniční dopravě usazen (členský stát usazení), do jiného členského státu nebo do třetí země, nebo z jiného členského státu nebo třetí země do členského státu usazení;
- 2) **omezené doplňkové činnosti nakládky, vykládky nebo vykládky spojené s nakládkou**¹⁰ (tj. výše popsané třetizemní přepravy) vykonávané v rámci dvoustranných přeprav v členských státech nebo třetích zemích, kterými řidič projíždí;
- 3) **tranzit**¹¹ přes území členského státu bez provedení nakládky či vykládky;
- 4) **počáteční nebo závěrečný úsek kombinované přepravy**¹², jak je definován ve směrnici Rady 92/106/EHS¹³, v případě, že silniční úsek sám o sobě představuje mezinárodní dvoustrannou přepravu.

SPRÁVNÍ POVINNOSTI

podnikatele v silniční dopravě před vysláním, v jeho průběhu a po něm

Směrnice (EU) 2020/1057 v čl. 1 odst. 11 a 12 stanoví správní požadavky, které musí podnikatelé v silniční dopravě splnit, aby prokázali dodržování pravidel pro vysílání řidičů.

Před vysláním podnikatel v silniční dopravě:

- předloží prohlášení o vyslání orgánům členského státu, do kterého je řidič vyslán,
- nejpozději na začátku vyslání,
- prostřednictvím vícejazyčného veřejného rozhraní připojeného k systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (systém IMI).

Obsah prohlášení o vyslání:

1. totožnost podnikatele v silniční dopravě, alespoň ve formě čísla licence Společenství, pokud je toto číslo k dispozici;
2. kontaktní údaje odpovědného zástupce pro dopravu nebo jiné kontaktní osoby v členském státě usazení, aby bylo možno spolupracovat s příslušnými orgány hostitelského členského státu, ve kterém jsou služby poskytovány, a odesílat a přijímat dokumenty a oznámení;
3. totožnost řidiče, adresu jeho bydliště a číslo jeho řidičského průkazu;
4. den nabytí účinnosti pracovní smlouvy řidiče a právo, kterým se tato smlouva řídí;
5. plánované datum začátku a konce vyslání;
6. registrační značky motorových vozidel;
7. typ poskytovaných dopravních služeb (tj. přeprava zboží, přeprava osob, mezinárodní přeprava, kabotáž).

⁸ Kabotáž, pokud jde o přepravu zboží, je ve směrnici definována s odkazem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁹ Ustanovení 10. bodu odůvodnění a čl. 1 odst. 3 a 4 směrnice (EU) 2020/1057.

¹⁰ Ustanovení čl. 1 odst. 3 třetího pododstavce směrnice (EU) 2020/1057.

¹¹ Ustanovení 11. bodu odůvodnění a čl. 1 odst. 5 směrnice (EU) 2020/1057.

¹² Ustanovení 12. bodu odůvodnění a čl. 1 odst. 6 směrnice (EU) 2020/1057.

¹³ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

Během vysílání podnikatel v silniční dopravě:

- zajistí, aby řidiči měli k dispozici tyto dokumenty:
 - prohlášení o vyslání v tištěné nebo elektronické podobě,
 - důkaz o uskutečnění přepravy v hostitelském členském státě, například elektronický nákladní list (e-CMR),
 - záznamy tachografu (zejména symboly zemí členských států, ve kterých se řidič při výkonu přepravy pohyboval).

Po vyslání podnikatel v silniční dopravě:

- nejpozději do osmi týdnů od obdržení žádosti hostitelského členského státu zašle prostřednictvím veřejného rozhraní připojeného k systému IMI požadované dokumenty, jako jsou:
 - záznamy tachografů,
 - nákladní listy,
 - doklady o odměně řidiče vztahující se na dobu vyslání,
 - pracovní smlouva,
 - pracovní výkazy týkající se práce řidiče,
 - doklady o platbách odměny řidiče.

S cílem sledovat plnění povinností stanovených v této směrnici je orgánům členských států umožněno klást na podnikatele v silniční dopravě pouze správní požadavky stanovené v této směrnici.

PŘEPRAVNÍ SCÉNÁŘE

Následující oddíly vysvětlují a znázorňují, jak se pravidla pro vysílání pracovníků uplatňují v různých přepravních scénářích:

- I. DVOUSTRANNÉ PŘEPRAVY
- II. TŘETIZEMNÍ PŘEPRAVY
- III. KABOTÁŽ
- IV. TRANZIT
- V. JÍZDY BEZ NÁKLADU

Vysvětlivky:

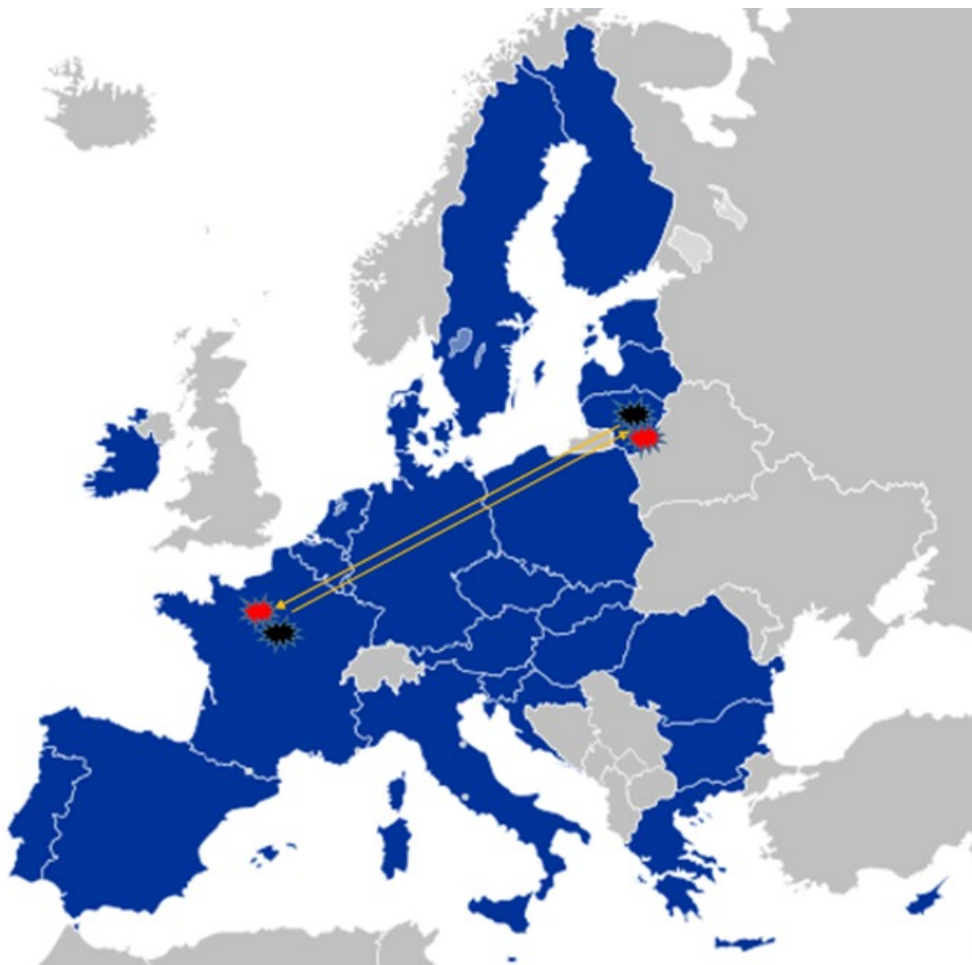
- ✱ Zahájení přepravy a nakládky
- ✱ Vykládka a ukončení přepravy
- ✱ Nakládka první doplňkové přepravy
- ✱ Vykládka první doplňkové přepravy
- ✱ Nakládka druhé doplňkové přepravy
- ✱ Vykládka druhé doplňkové přepravy
- ➡ Dvoustranná přeprava
- ➡ Doplňková přeprava vyňatá z pravidel
- ➡ Přeprava, která není vyňata z pravidel
- ➡ Transzit / Jízda bez nákladu

I. DVOUSTRANNÉ PŘEPRAVY

1. Jaké mezinárodní dvoustranné přepravy jsou vyňaty z pravidel pro vysílání pracovníků?

Scénář 1: dvě dvoustranné přepravy

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) řídí kamion plný zboží z Vilnius (LT) do Paříže (FR). Řidič vyloží veškeré zboží v Paříži. Poté při zpáteční cestě řidič naloží zboží v Paříži, aby je dopravil do Vilnius (LT).



Závěr: Řidič vykonal dvě dvoustranné přepravy: jednu z LT (členský stát usazení) do FR (hostitelská země) a druhou z FR zpět do LT. Na řidiče se tedy nevztahovala pravidla pro vysílání pracovníků během celé cesty.

Scénář 2: dvoustranné přepravy se třemi místy vykládky

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) ve Vilniusu (LT) plně nakládá kamion zbožím. Řidič poté jede do Berlína (DE), kde vyloží 1/3 zboží, a poté do Antverp (BE), kde vyloží další 1/3 zboží. Poté řidič pokračuje v cestě do Lyonu (FR) a vyloží zbývajících 1/3 zboží.

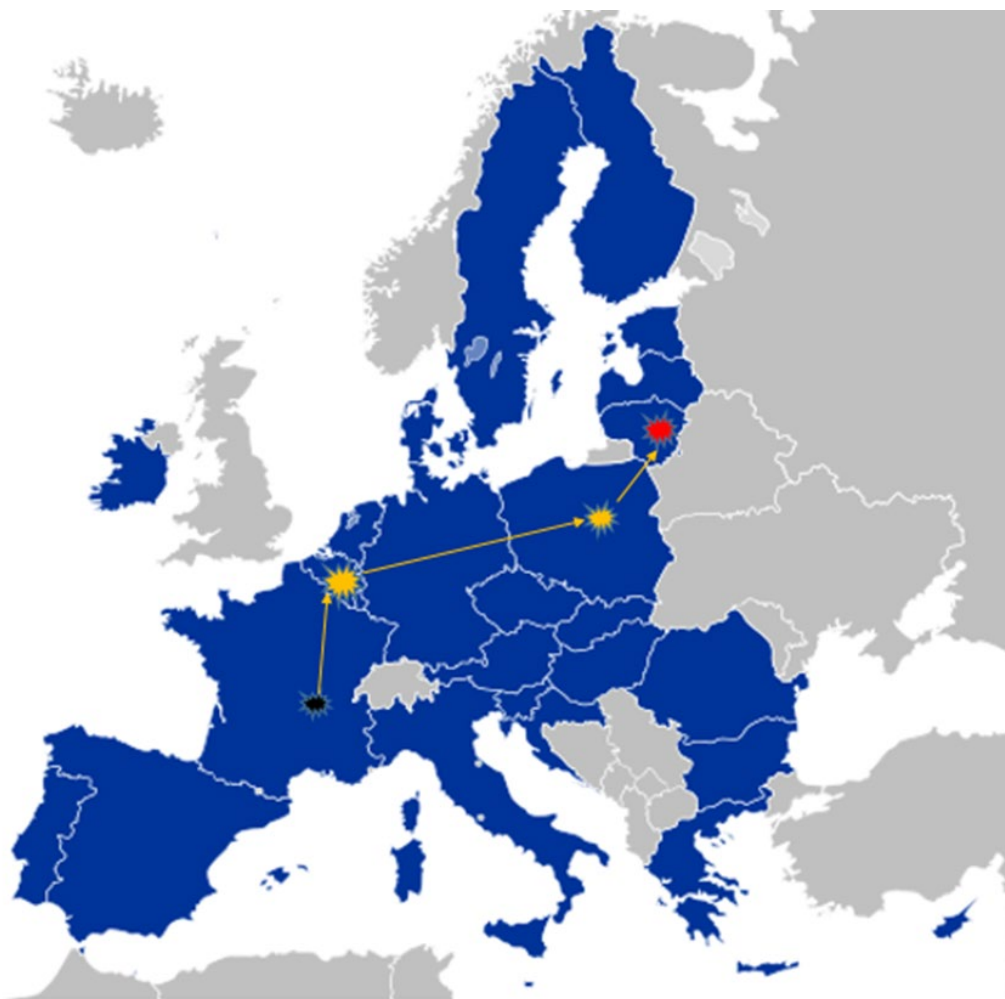


Závěr: Řidič vykonal během jedné cesty tři dvoustranné přepravy. Cesta začala naložením plného kamionu zboží v LT (členský stát usazení), které bylo následně vyloženo ve třech různých zemích (částečná vykládka zboží v DE, BE, FR). Vzhledem k tomu, že během jedné cesty lze vykonat několik dvoustranných přeprav vyňatých z pravidel (tj. na každou se vztahuje samostatný nákladní list)¹⁴, nepodléhal řidič pravidlům pro vysílání pracovníků po celou dobu cesty.

¹⁴ Ustanovení 10. bodu odůvodnění směrnice (EU) 2020/1057: „V případě dvoustranných přepravních činností, které řidič uskutečňuje z členského státu, kde je podnikatel v silniční dopravě usazen (dále jen „členský stát usazení“), na území jiného členského státu nebo třetí země anebo z jiného členského státu nebo třetí země do členského státu usazení, povaha této služby úzce souvisí s členským státem usazení., „Může se stát, že řidič během jedné cesty vykoná několik dvoustranných přeprav.“

Scénář 3: dvoustranné přepravy se třemi místy nakládky

Po vykonání činností popsaných ve scénáři 2 naloží řidič, který je zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT), v Lyonu (FR) 1/3 kamionu zbožím. Poté jede do Bruselu (BE), kde naloží zbožím další 1/3 kamionu, a poté do Varšavy (PL), kde naloží zbožím zbývajících 1/3 kamionu. Poté řidič pokračuje v cestě do Vilniusu (LT), kde vyloží všechno zboží.



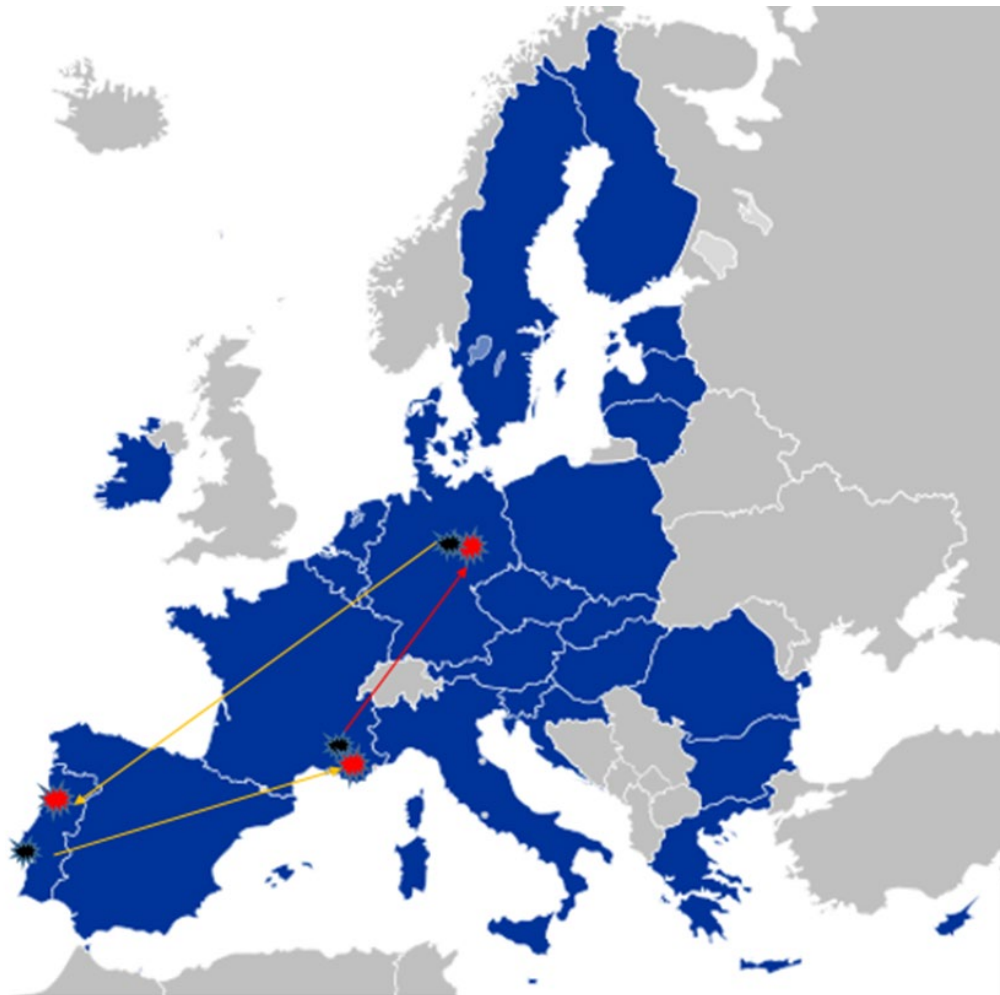
Závěr: Během jedné zpáteční cesty do členského státu usazení vykonal řidič tři dvoustranné přepravy. Vzhledem k tomu, že během jedné cesty může být vykonáno několik dvoustranných přeprav vyňatých z pravidel (tj. každá na základě samostatného nákladního listu), nepodléhal řidič pravidlům pro vysílání pracovníků po celou dobu cesty.

II. TŘETIZEMNÍ PŘEPRAVY

2. Podléhají řidiči vykonávající třetizemní přepravy pravidlům o vysílání řidičů?

Scénář 4: třetizemní přeprava mezi dvěma dvoustrannými přepravami

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Portugalsku (PT) převáží kamion plný zboží z Lisabonu (PT) do Marseille (FR). Řidič vyloží zboží v Marseille. V Marseille (FR) pak řidič plně naloží kamion zbožím a vyloží ho v Berlíně (DE). V Berlíně řidič plně naloží kamion zbožím a vyloží ho v Portu (PT).



Závěr: Řidič vykonal dvě různé dvoustranné přepravy a jednu třetizemní přepravu. První dvoustranná přeprava začala v PT (členský stát usazení) nakládkou zboží a skončila ve FR vykládkou tohoto zboží. Druhá dvoustranná přeprava byla vykonána od nakládky zboží v DE do vykládky v PT (členský stát usazení). Během těchto dvou dvoustranných přeprav se na řidiče nevztahovala pravidla pro vysílání pracovníků. Nakládka zboží ve FR a vykládka v DE byla třetizemní přepravou, která nesouvisela s žádnou z obou dvoustranných přeprav. Řidič proto začne být vysílán do FR po ukončení dvoustranné přepravy, když započne cestu na místo nakládky, aby naložil zboží, které má být přepraveno v rámci třetizemní přepravy. Vyslání do Francie končí, když řidič opustí francouzské území. Poté se řidič považuje za vyslaného do DE od vstupu na území DE až do vykládky zboží v tomto členském státě.

Scénář 5: třetizemní přeprava mezi dvoustrannou přepravou a jízdou bez nákladu

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Portugalsku (PT) v Lisabonu (PT) plně naloží kamion zbožím a jede do Berlína (DE), kde je toto zboží vyloženo. V Berlíně (DE) řidič plně naloží kamion dalším zbožím a vyloží je v Madridu (ES). Poté jede řidič prázdný z Madridu (ES) zpět do svého členského státu usazení (PT).



Závěr: Řidič vykonal jednu dvoustrannou přepravu z PT do DE, jednu třetizemní přepravu z DE do ES a jednu zpáteční jízdu bez nákladu z ES zpět do PT. Řidič začne být vyslán do DE po ukončení dvoustranné přepravy, když započne cestu na místo nakládky, aby naložil zboží, které má být přepraveno v rámci třetizemní přepravy z DE do ES. Vyslání do DE končí, když řidič opustí území DE. Řidič je pak považován za vyslaného do ES od okamžiku vstupu na území ES až do okamžiku, kdy je zboží dovezené z DE v rámci třetizemní přepravy vyloženo a řidič třetizemní přepravu ukončí. Zpáteční cesta bez nákladu přes území ES se nepovažuje za vyslání. Řidič se nepovažuje za vyslaného ve FR, kterou projíždí během dvoustranné přepravy z PT do DE a během třetizemní přepravy z DE do ES.

3. Jaké omezené doplňkové činnosti nakládky, vykládky nebo vykládky spojené s nakládkou jsou vyňaty z pravidel pro vysílání pracovníků?

Řidič je vyňat z pravidel pro vysílání pracovníků, pokud v rámci probíhající dvoustranné přepravy vykonává také **jednu „třetizemní“ činnost** nakládky, vykládky nebo vykládky spojené s nakládkou v členském státě nebo třetí zemi, kterou řidič projíždí, za předpokladu, že řidič nenakládá a nevykládá zboží ve stejném členském státě.

To je možné například v případě, kdy řidič vykonává dvoustrannou přepravu bez plně naloženého kamionu a aby maximálně využil nosnost vozidla, nakládá po cestě další zboží. Řidič může během dvoustranné přepravy z členského státu usazení do hostitelského členského státu vykonat jednu třetizemní přepravu vyňatou z pravidel (tj. doplňkovou činnost nakládky, vykládky nebo vykládky spojené s nakládkou). Pokud jsou vykonávány dvě po sobě následující dvoustranné přepravy z členského státu usazení a do něj, může být během každé z těchto dvou přeprav vykonána jedna doplňková třetizemní přeprava vyňatá z pravidel. Jedná se o tzv. **pravidlo 1+1**.

Scénář 6: dvě dvoustranné přepravy se dvěma třetizemními přepravami (1+1)

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) naloží ve Vilniusu (LT) ½ kamionu zbožím, které má být dodáno do Barcelony (ES). Řidič zastaví v Berlíně (DE) a naloží zbývajících ½ kamionu jiným zbožím. Řidič pak jede do Bruselu (BE) a vyloží zboží naložené v Berlíně (DE). Poté řidič pokračuje v cestě a vyloží v Barceloně (ES) zboží naložené ve Vilniusu (LT). Při zpáteční dvoustranné přepravě řidič naloží v Barceloně (ES) plný kamion zboží. Řidič zastaví v Bruselu, kde vyloží ½ zboží. Poté pokračuje do Vilniusu (LT), kde vyloží zbývajících ½ zboží.



Závěr: Řidič vykonal dvě dvoustranné přepravy s jednou doplňkovou činností nakládky a/nebo vykládky (třetizemní přeprava) během každé z obou dvoustranných přeprav. První dvoustranná přeprava byla vykonána z LT do ES s jednou doplňkovou činností vyňatou z pravidel (tj. nakládkou zboží v DE a vykládkou v BE). Druhá (zpáteční) dvoustranná přeprava byla vykonána z ES do LT, rovněž s jednou doplňkovou činností vyňatou z pravidel (tj. nakládkou zboží v ES a vykládkou jeho části v BE). Řidič nepodléhal pravidlům pro vysílání pracovníků po celou dobu cesty.

Je třeba poznamenat, že jedna doplňková činnost vyňatá z pravidel může zahrnovat:

- nakládku,
- vykládku nebo
- nakládku a vykládku,

jak je uvedeno v čl. 1 odst. 3 směrnice (EU) 2020/1057.

4. Může řidič během zpáteční dvoustranné přepravy do členského státu usazení vykonávat dvě doplňkové činnosti vyňaté z pravidel, pokud během dvoustranné přepravy z členského státu usazení nebyla vykonávána žádná doplňková činnost?

Ano, pokud řidič nevyužil možnosti vykonat jednu doplňkovou činnost nakládky, vykládky nebo vykládky spojené s nakládkou vyňatou z pravidel (třetizemní přeprava) během dvoustranné přepravy z členského státu usazení a po této přepravě následuje zpáteční dvoustranná přeprava do členského státu usazení, lze během této zpáteční dvoustranné přepravy vykonat dvě doplňkové činnosti nakládky, vykládky nebo vykládky spojené s nakládkou vyňaté z pravidel (třetizemní přeprava). Jedná se o tzv. **pravidlo 0+2**.

Scénář 7: jedna dvoustranná přeprava se dvěma třetizemními přepravami (0+2)

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) ve Vilniusu (LT) plně naloží kamion zbožím a dodá ho do Madridu (ES).

V Madridu (ES) pak řidič plně naloží kamion zbožím. Řidič zastaví v Bruselu (BE), kde vyloží $\frac{1}{4}$ tohoto zboží. Řidič pak jede do Berlína (DE) a vyloží $\frac{1}{4}$ zboží. Poté pokračuje do Vilniusu (LT), kde vyloží zbývajících $\frac{1}{2}$ zboží.



Závěr: Řidič vykonal dvě dvoustranné přepravy se dvěma doplňkovými činnostmi vykládky (třetizemní přeprava) během zpáteční dvoustranné přepravy. První dvoustranná přeprava byla vykonána z LT do ES, bez doplňkových činností v průběhu. Druhá (zpáteční) dvoustranná přeprava byla vykonána z ES do LT se dvěma doplňkovými činnostmi vyňatými z pravidel (tj. třetizemní přepravy mezi ES–BE a ES–DE, které spočívaly ve dvou doplňkových činnostech vykládky). Řidič během celé cesty nepodléhal pravidlům pro vysílání pracovníků.

Scénář 8: jedna dvoustranná přeprava se dvěma třetizemními přepravami (0+2)

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) ve Vilniusu (LT) plně naloží kamion zbožím a dodá ho do Barcelony (ES). Řidič v Barceloně (ES) naloží ½ kamionu zbožím a poté zastaví v Lyonu (FR) a naloží ½ kamionu jiným druhem zboží. Poté řidič jede do Bruselu (BE) a vyloží zboží naložené v Lyonu (FR). Nato řidič pokračuje do Berlína (DE), kde naloží ½ kamionu s jiným zbožím, které následně vyloží ve Varšavě (PL). Nakonec řidič pokračuje do Vilniusu (LT), kde vyloží zboží naložené v Barceloně (ES).



Závěr: Řidič vykonal dvě dvoustranné přepravy se dvěma doplňkovými činnostmi, z nichž se každá skládala z nakládky a vykládky (třetizemní přeprava) během zpáteční dvoustranné přepravy. První dvoustranná přeprava byla vykonána z LT do ES, bez doplňkové činnosti. Druhá (zpáteční) dvoustranná přeprava byla vykonána z ES do LT se dvěma doplňkovými činnostmi vyňatými z pravidel (tj. třetizemní přepravy mezi FR–BE a DE–PL, přičemž obě spočívaly v doplňkové činnosti nakládky a vykládky). Řidič nepodléhal pravidlům pro vysílání pracovníků po celou dobu cesty.

5. Je-li v rámci dvoustranné přepravy vykonávána více než jedna doplňková činnost, která z těchto činností je vyňata z pravidel a která podléhá pravidlům pro vysílání pracovníků?

Pokud je v rámci probíhající dvoustranné přepravy vykonáváno více třetizemních přeprav, je z pravidel pro vysílání pracovníků vyňata **první činnost** (v případě pravidla 1+1) nebo jsou vyňaty **první dvě činnosti** (v případě pravidla 0+2). Pokud tedy podnikatel v silniční dopravě vykonává třetí doplňkovou činnost (ve scénáři 1+1 nebo ve scénáři 0+2) nebo více činností, tyto doplňkové činnosti již nejsou vyňaty, a proto se na ně vztahují pravidla pro vysílání pracovníků.

Scénář 9: dvoustranná přeprava s jednou třetizemní přepravou vyňatou z pravidel a jednou třetizemní přepravou, na kterou se vztahují pravidla

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) naloží ve Vilniusu (LT) ½ kamionu zbožím, které má být dodáno do Madridu (ES). Při cestě do Madridu se řidič zastaví ve Varšavě (PL), aby naložil ½ kamionu dalším zbožím a doručil je do Berlína (DE). Po vyložení zboží z Varšavy v Berlíně pak řidič naloží ½ kamionu s jiným druhem zboží v Berlíně (DE) a vyloží je v Bruselu (BE). Poté řidič pokračuje do Madridu (ES) a vyloží zboží naložené ve Vilniusu (LT).



Závěr: Řidič vykonal jednu dvoustrannou přepravu (z LT do ES) a během ní dvě doplňkové činnosti nakládky a vykládky (třetizemní přeprava). První doplňková činnost spočívající v nakládce zboží v PL a jeho vykládce v DE je vyňata z pravidel pro vysílání, zatímco druhá doplňková činnost spočívající v nakládce zboží v DE a jeho vykládce v BE spadá pod pravidla pro vysílání pracovníků. Důvodem je skutečnost, že řidič již využil možnosti jedné doplňkové činnosti nakládky a vykládky vyňaté z pravidel. Situace vysílání se začíná uplatňovat při nakládce zboží v Berlíně (DE) a končí, když je toto zboží vyloženo v Bruselu (BE), protože řidič poté pokračuje v dvoustranné přepravě vyňaté z pravidel pro vysílání pracovníků. Řidič je tedy považován za vyslaného do DE od okamžiku nakládky zboží v Berlíně a končí, když opustí území DE. Poté se řidič považuje za vyslaného do BE od vstupu na území BE až do vykládky zboží v Bruselu. Po vykládce zboží v Bruselu řidič pokračuje v dvoustranné přepravě, která je vyňata z pravidel pro vysílání pracovníků.

III. KABOTÁŽ

Scénář 10: dvě dvoustranné přepravy + kabotáž

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Portugalsku (PT) v Lisabonu (PT) plně naloží kamion zbožím a doručí je do Hamburku (DE). Po vyložení zboží v Hamburku (DE) řidič plně naloží kamion dalším zbožím a vyloží je v Mnichově (DE). Poté v Mnichově (DE) řidič plně naloží kamion zbožím, které má být dodáno do Lisabonu (PT).



Závěr: Řidič vykonal dvě dvoustranné přepravy (jednu z PT do DE a druhou z DE zpět do PT) a jednu kabotáž v DE. Řidič je považován za vyslaného do DE. Situace vyslání začíná po skončení dvoustranné přepravy (vykládka zboží v Hamburku), kdy řidič započne cestu na místo nakládky, aby naložil zboží pro kabotáž v DE. Vyslání pokračuje po celou dobu vykonávání kabotáže a končí po vykládce zboží a ukončení kabotáže. Řidič se nepovažuje za vyslaného do DE po část cesty, která následuje po ukončení kabotáže a od zahájení zpáteční dvoustranné přepravy (tj. když jede na místo nakládky, nakládá zboží pro dvoustrannou přepravu a převáží je přes území DE).

IV. TRANZIT

6. Co je to „tranzit“ a spadá do oblasti působnosti pravidel pro vysílání pracovníků?

Pojem tranzit je charakterizován tím, že řidič projíždí územím členského státu, aniž by nakládal nebo vykládal náklad. Kvalifikace přítomnosti řidiče v členském státě jako tranzitu proto není ovlivněna zastávkami, například z hygienických důvodů, doplňováním paliva, přestávkami nebo dobou odpočinku¹⁵. To znamená, že tranzit nespadá do oblasti působnosti pravidel pro vysílání pracovníků.

Scénář 11: tranzit + dvoustranná přeprava + třetizemní přeprava + tranzit

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Portugalsku (PT) v Lisabonu (PT) plně nakládá kamion zbožím, které má být dodáno do Madridu (ES). V Madridu (ES) řidič plně naloží kamion zbožím, které má být dodáno do Dortmundu (DE). Po dodání zboží do Dortmundu se řidič vrátí s prázdným kamionem do Lisabonu (PT).



Závěr: Řidič vykonal jednu dvoustrannou přepravu z PT do ES, jednu třetizemní přepravu z ES do DE a jednu jízdu bez nákladu z DE zpět do PT. Řidič se nepovažuje za vyslaného do ES pro část cesty vykonané v rámci dvoustranné přepravy. Řidič začíná být vyslán do ES po ukončení dvoustranné přepravy (vykládka zboží v Madridu) a v okamžiku, kdy započne cestu na místo nakládky, aby naložil zboží pro třetizemní přepravu z ES do DE. Vyslání do ES končí, když řidič opustí území ES. Řidič je pak považován za vyslaného do DE od okamžiku vstupu na území DE až do ukončení třetizemní přepravy v DE. Řidič se nepovažuje za vyslaného do DE během jízdy bez nákladu zpět do PT po ukončení třetizemní přepravy. Řidič se nepovažuje za vyslaného ani ve FR, ani v BE, protože při výkonu třetizemní přepravy pouze projíždí územím těchto zemí.

¹⁵ Ustanovení 11. bodu odůvodnění směrnice (EU) 2020/1057.

V. JÍZDY BEZ NÁKLADU

7. Je jízda bez nákladu totéž co „tranzit“?

Ne. Tranzit je vždy vyňat z pravidel pro vysílání, zatímco jízda bez nákladu¹⁶ je vyňata, pokud je uskutečněna v souvislosti s dvoustrannou přepravou, a není vyňata, pokud je uskutečněna v souvislosti s kabotáží nebo jinou než dvoustrannou mezinárodní přepravou, na kterou se vztahují pravidla pro vysílání (třetizemní přeprava).

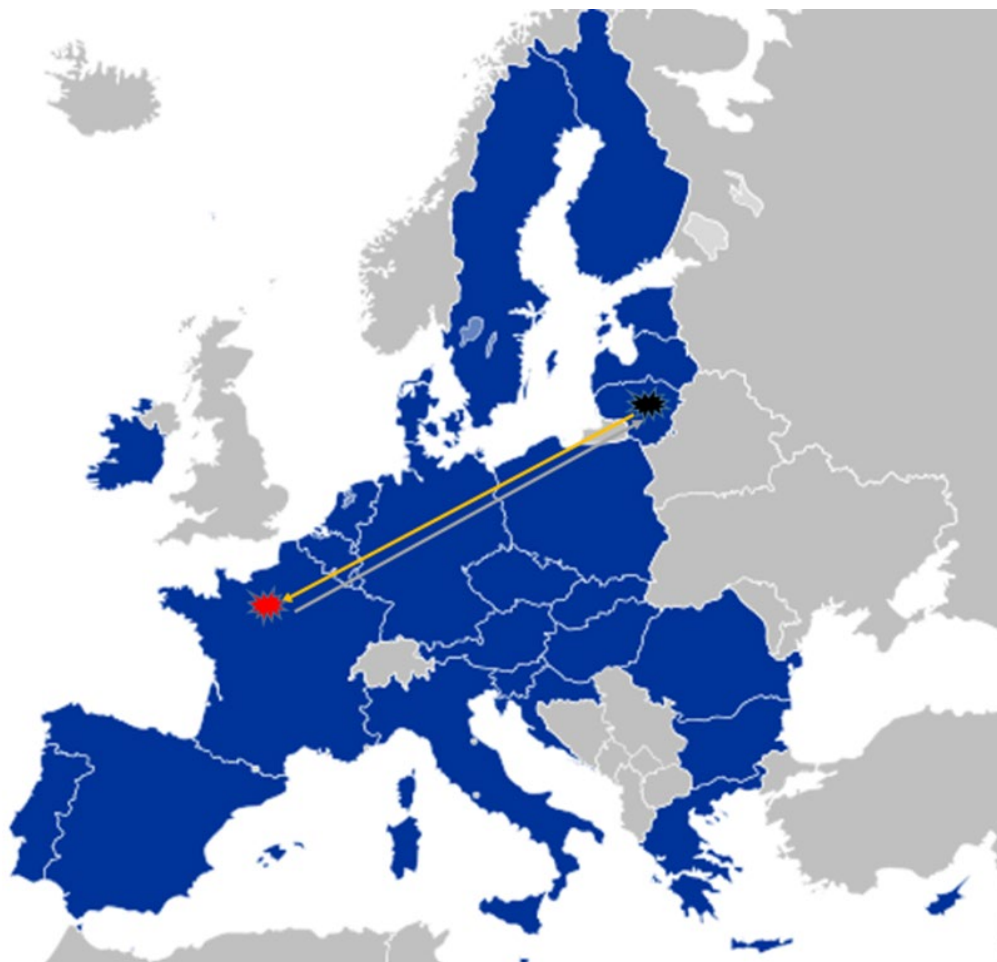
Vyslání v zásadě končí vykládkou zboží přepravovaného v rámci přepravy, na kterou se vztahují pravidla pro vysílání pracovníků (např. kabotáž nebo třetizemní přeprava). Klasifikace následné jízdy bez nákladu jako vyslání nebo jako vyňaté z pravidel pro vysílání pracovníků závisí na tom, zda se na novou přepravu, která je důvodem této jízdy bez nákladu, vztahují pravidla pro vysílání pracovníků, či nikoli. V této souvislosti je důležité poznamenat, že řidič není považován za vyslaného, pokud po vyložení zboží v rámci přepravy, na kterou se vztahují pravidla pro vysílání pracovníků, vykoná jízdu bez nákladu zpět do členského státu usazení.

¹⁶ Ustanovení čl. 2 bodu 2 nařízení (ES) č. 1072/2009 stanoví, že: „mezinárodní přepravou“ se rozumí

- a) jízda vozidla s nákladem, při které leží výchozí a cílové místo ve dvou různých členských státech, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
- b) jízda vozidla s nákladem, při které výchozí místo leží v jednom členském státě a cílové místo v třetí zemi nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
- c) jízda vozidla s nákladem mezi třetími zeměmi s průjezdem po území jednoho nebo více členských států nebo
- d) jízda bez nákladu související s přepravami uvedenými v písmenech a), b) a c).

Scénář 12: dvoustranná přeprava + jízda bez nákladu

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) ve Vilniusu (LT) plně naloží kamion zbožím a vyloží ho v Paříži (FR). Na zpáteční cestě jede řidič prázdný z Francie (FR) do Litvy (LT).



Závěr: Řidič vykonal jednu dvoustrannou přepravu z LT do FR, po které následovala jízda bez nákladu z FR zpět do LT. Řidič není považován za vyslaného po celou dobu cesty – ani během dvoustranné přepravy do FR, ani během jízdy bez nákladu vykonané po ukončení dvoustranné přepravy z členského státu usazení za účelem návratu do tohoto členského státu.

Scénář 13: dvě dvoustranné přepravy + jedna jízda bez nákladu

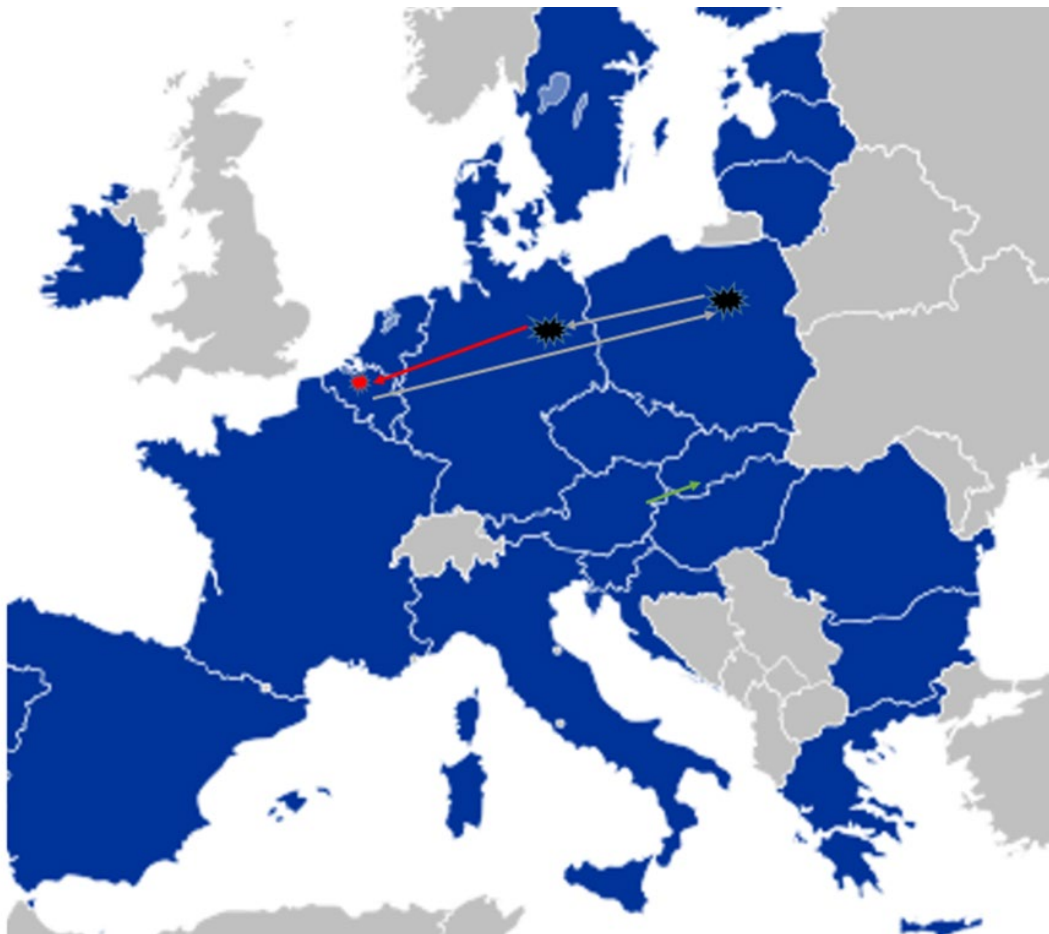
Řidič zaměstnaný společností usazenou v Litvě (LT) naloží ve Vilniusu (LT) kamion zbožím a vyloží ho v Paříži (FR). Řidič jede s prázdným kamionem z Paříže (FR) do Antverp (BE). Poté řidič naloží zboží v Antverpách (BE) a vyloží je ve Vilniusu (LT).



Závěr: Řidič vykonal dvě dvoustranné přepravy a jednu jízdu bez nákladu mezi nimi. První dvoustranná přeprava se uskutečnila z LT do FR, zatímco druhá dvoustranná přeprava byla vykonána z BE do LT. Jízda bez nákladu mezi FR a BE by měla být považována za vykonanou v souvislosti s druhou dvoustrannou přepravou začínající v BE, což znamená, že se na ni nevztahují pravidla pro vysílání pracovníků. Řidič tedy nemá být považován za vyslaného během žádné z těchto přeprav.

Scénář 14: dvě jízdy bez nákladu + jedna třetizemní přeprava

Řidič, jehož společnost je usazená v Polsku (PL), vykoná jízdu bez nákladu z Varšavy (PL) do Berlína (DE). V Berlíně (DE) řidič plně naloží kamion zbožím a vyloží ho v Bruselu (BE). Na zpáteční cestě jede řidič prázdný z Bruselu (BE) do Varšavy (PL).



Závěr: Řidič vykonal dvě různé jízdy bez nákladu a jednu třetizemní přepravu. Po první jízdě bez nákladu mezi PL a DE následovala třetizemní přeprava mezi DE a BE, po níž následovala jízda bez nákladu z BE zpět do PL. Jízda bez nákladu z PL do DE se uskutečnila společně s třetizemní přepravou začínající v DE. Proto je řidič považován za vyslaného do DE od okamžiku vstupu na území DE až do opuštění území DE. Tato doba zahrnuje jízdu s prázdným kamionem na místo nakládky v DE, nakládku zboží v DE a jeho přepravu přes území DE. Řidič je pak považován za vyslaného do BE od okamžiku vstupu na území podle BE až do ukončení třetizemní přepravy v BE. Řidič se nepovažuje za vyslaného do BE během jízdy bez nákladu po ukončení třetizemní přepravy při návratu do členského státu usazení. Řidič se nepovažuje za vyslaného do NL při vykonávání třetizemní přepravy mezi DE a BE, protože pouze projíždí územím NL bez nakládky nebo vykládky.

Scénář 15: dvě dvoustranné přepravy + kabotáž + dvě jízdy bez nákladu

Řidič zaměstnaný společností usazenou v Německu (DE) v Berlíně (DE) plně naloží kamion zbožím a jede do Paříže (FR), kde je toto zboží vyloženo. Řidič pak jede prázdný do Lyonu (FR), kde naloží zboží, které vyloží v Marseille (FR). Řidič pak jede prázdný z Marseille (FR) do Nantes (FR). Na zpáteční cestě do Německa (DE) řidič v Nantes (FR) plně naloží kamion zbožím a vyloží ho v Berlíně (DE).



Závěr: Řidič vykonal dvě dvoustranné přepravy (z DE do FR a z FR do DE), jednu kabotáž ve FR a dvě jízdy bez nákladu ve FR. První dvoustranná přeprava z DE skončila vykládkou zboží v Paříži (FR). Řidič začne být vysílán do FR po ukončení této dvoustranné přepravy, když započne cestu (jízda bez nákladu) na místo nakládky, kde naloží zboží, které má být přepraveno v rámci kabotáže ve FR. Vyslání do FR končí po ukončení kabotáže, neboť poté řidič jede s prázdným kamionem naložit zboží, které má být dodáno v rámci dvoustranné přepravy z FR do DE. Proto první jízda bez nákladu mezi Paříží a Lyonem spadá pod pravidla pro vysílání pracovníků, protože tato jízda je spojena s kabotáží vykonanou mezi Lyonem a Marseille. Druhá jízda bez nákladu mezi Marseille a Nantes je vyňata z pravidel pro vysílání, protože tato jízda je spojena se zpáteční dvoustrannou přepravou z Nantes (FR) do Berlína (DE), která je vyňata z pravidel pro vysílání pracovníků.