



## Trace 2

# Účinné a harmonizované prosazování balíčku mobility 1

**PŘIPRAVIL:** CORTE, ETF, IRU a SQUARIS Consultants



S podporou: Severine Piccard

Konečná verze  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

**PRO**

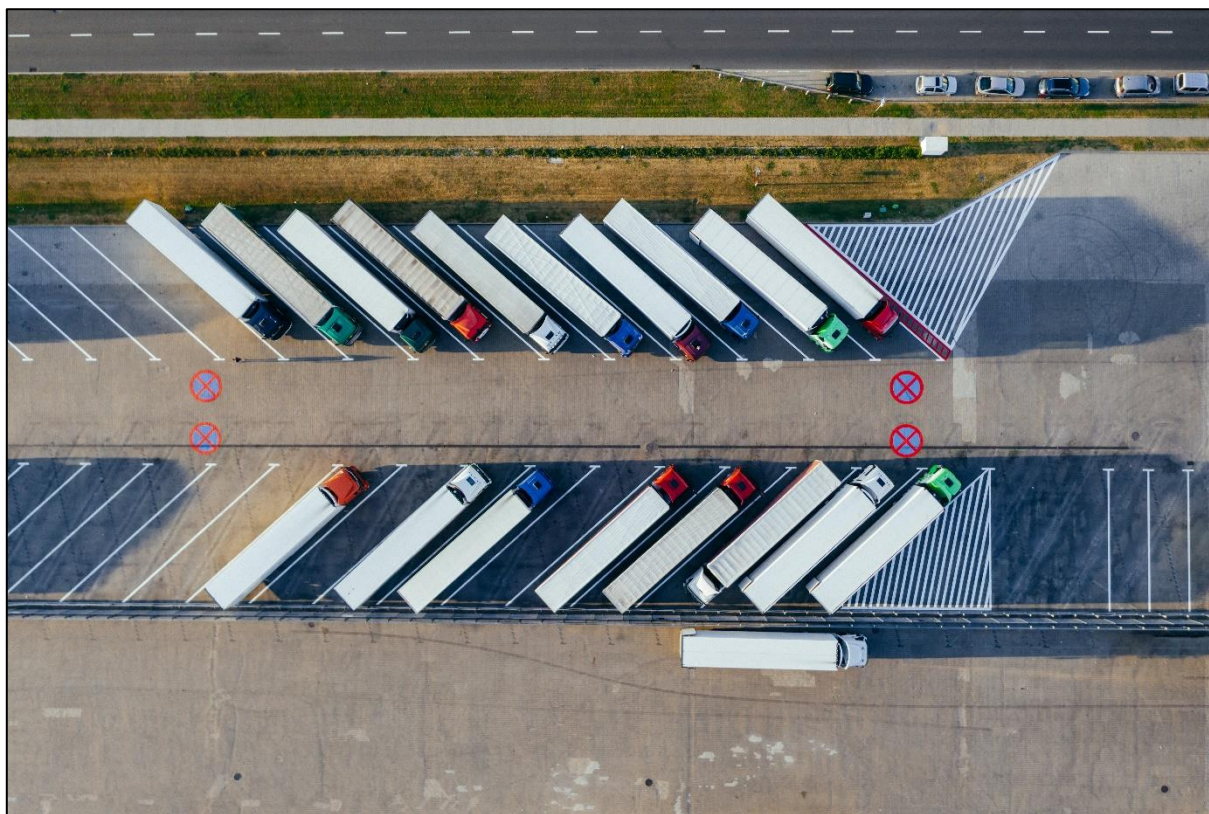
**EVROPSKOU KOMISI**

Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu  
Ředitelství C - Pozemky  
Jednotka C.1 - Silniční doprava  
1049 Brusel  
E-mail: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

**UPOZORNĚNÍ** - Tento dokument má charakter pokynů a doporučení v něm obsažená nejsou závazná. Byl vytvořen autory na základě smlouvy č: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) s Evropskou unií. Vyjádřené názory jsou pouze názory dodavatele a nepředstavují oficiální stanovisko zadavatele.

Původní anglická verze tohoto dokumentu byla přeložena do vašeho jazyka pomocí softwaru. Nejedná se o oficiální překlad. V případě jakýchkoli nesrovnalostí je rozhodující původní anglická verze dokumentu.

# Pokyny k prosazování směrnice 2020/1057 - vysílání řidičů TRACE2



# Obsah

1. Úvod.....	1
2. Pochopení pravidel.....	3
2.1 Vzájemný vztah mezi <i>lex specialis</i> a souvisejícími předpisy EU .....	3
2.2 Provozování silniční dopravy - v rámci vysílání nebo mimo něj? .....	4
2.2.1 Pravidla platná pro nákladní dopravu .....	4
2.2.2 Pravidla pro přepravu cestujících.....	7
2.3 Vysílání nebo nevysílání - platné pracovní podmínky .....	11
2.3.1 Odměny a příspěvky .....	11
2.3.2 Výpočet doby trvání vysílání .....	13
2.4 Ostatní případy .....	13
2.4.1 Řidiči najatí prostřednictvím agentur dočasného zaměstnávání .....	13
2.4.2 Vnitropodnikový převod.....	14
2.4.3 Operace se třetími zeměmi.....	14
2.4.4 Samostatně výdělečně činní řidiči .....	14
3. Prosazování pravidel.....	16
3.1 Správní pravidla a kontrolní opatření.....	16
3.2 Silniční kontroly.....	18
3.2.1 Cíl.....	18
3.2.2 Dokumenty, které by měly být vyžádány, a na co se zaměřit.....	18
3.2.3 Červené vlajky .....	27
3.2.4 Možné způsoby postupu při silničních kontrolách: Postupnost a kontrolní seznam otázek.....	29
3.3 Kontroly IMI .....	35
3.3.1 Přehled modulů IMI.....	35
3.3.2 Cíle.....	37
3.3.3 Dokumenty, které lze vyžádat.....	37
3.4 Spolupráce mezi orgány .....	38
3.4.1 Vzájemná pomoc s členským státem usazení .....	38
3.4.2 Úloha sociálních partnerů .....	39
Příloha 1: Kdy se na řidiče vztahují nebo nevztahují pravidla pro vysílání: vysvětlení pro nákladní dopravu.....	40
Příloha 2: Kdy se na řidiče vztahují pravidla pro vysílání a kdy ne: vysvětlení pro osobní dopravu.....	60
Příloha 3: Určení rozhodného pracovního práva - <i>nařízení Řím I</i> .....	70

## Zkratky a zkratková slova

SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
EU	Evropská unie
DG MOVE	Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu
IMI	Informace o vnitřním trhu (systém)
OTÁZKY A ODPOVĚDI	Otázky a odpovědi
RTPD	Prohlášení o vyslání v silniční dopravě

## Seznam rámečků, obrázků a tabulek

Rámeček 1 - Vysílání - platné podmínky podle norem hostitelské země .....	11
Rámeček 2 - Význam komunikačních kanálů mezi donucovacími orgány .....	18
Rámeček 3 - Příklad prohlášení o vyslání .....	20
Rámeček 4 Skenování na cestě krok za krokem .....	25
Rámeček 5 - Kontrolní seznam otázek pro silniční kontroly při přepravě zboží .....	31
Rámeček 6 - Kontrolní seznam otázek pro silniční kontroly přepravy cestujících .....	32
Rámeček 7 - Ukazatele pro určení obvyklého místa výkonu práce řidičů .....	72
Obrázek 1 Postupný přístup k silniční kontrole .....	30
Obrázek 2 - Postup při přepravě zboží krok za krokem .....	33
Obrázek 3 - Postupné kroky při přepravě cestujících .....	34
Tabulka 1 - Přehled pravidel pro nákladní dopravu .....	7
Tabulka 2 - Přehled lex specialis v oblasti přepravy osob .....	10

# 1. Úvod

Tento dokument se zabývá prosazováním pravidel vysílání pracovníků v odvětví silniční dopravy, jak je upravuje sociální pilíř balíčku mobility I<sup>1</sup>. Úspěšné prosazování<sup>2</sup> bude do značné míry záviset na společném a důkladném porozumění platným pravidlům a na účinné spolupráci mezi všemi příslušnými orgány v každém členském státě i mezi všemi členskými státy.

Nová ustanovení o uplatňování pravidel pro vysílání řidičů v silniční dopravě byla zavedena směrnicí (EU) 2020/1057<sup>3</sup> jako *lex specialis* k obecným pravidlům pro vysílání pracovníků stanoveným ve směrnici 96/71/ES<sup>4</sup> (dále jen "směrnice o vysílání pracovníků") a ke směrnici 2014/67/EU<sup>5</sup> (dále jen "směrnice o prosazování").

Směrnice 2020/1057 jako *lex specialis* stanoví zvláštní pravidla pro určení zejména:

- kdy se řidič považuje za vyslaného a kdy se řidič nepovažuje za vyslaného na základě povahy přepravních operací, které tento řidič provádí.
- administrativní požadavky a kontrolní opatření platná před, během a po vyslání.

Členské státy EU byly povinny provést tuto směrnici do vnitrostátních právních předpisů do 2. února 2022.

Ve všech odvětvích, včetně silniční dopravy, se vysláním rozumí dočasné přidělení mimo obvyklé místo výkonu práce. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (známé také jako "*Řím I*")<sup>6</sup> je právním předpisem EU, který pomáhá určit, kterým vnitrostátním pracovním právem se řídí pracovní smlouva, s přihlédnutím k obvyklému místu výkonu práce.

Tyto pokyny se zaměřují na *lex specialis* a sledují následující dvojí cíl:

- vytvořit jasné a sdílené chápání nových pravidel zavedených balíčkem mobility I v souvislosti s vysláním řidičů a
- poskytnout kontrolním orgánům návod, jak kontrolovat pravidla pro vysílání.

---

<sup>1</sup> Balíček mobility I se skládá ze dvou nařízení (EU) 2020/1054, (EU) 2020/1055 a směrnice (EU) 2020/1057.

<sup>2</sup> Pro účely těchto pokynů je třeba pojem "prosazování" chápat jako kontrolu dodržování předpisů. Stanovení sankcí a jejich výkon jsou mimo oblast působnosti tohoto dokumentu. V případě porušení předpisů se sankce uplatňují v souladu s vnitrostátními právními předpisy s přihlédnutím k zásadám EU, kterými jsou přiměřenost, účinnost a odrazující účinek.

<sup>3</sup> *Směrnice 2020/1057, kterou se stanoví zvláštní pravidla s ohledem na směrnici 96/71 a směrnici 2014/67 pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy a kterou se mění směrnice 2006/22, pokud jde o požadavky na prosazování,* a *nařízení 1024/2012.* (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Tyto pokyny jsou výsledkem diskusí s členy cílové skupiny zřízené v rámci projektu TRACE 2 o vysílání řidičů. Skupina zahrnovala vnitrostátní dopravní orgány a sociální partnery s praxí v oblasti prosazování práva.

První část tohoto dokumentu popisuje hmotněprávní pravidla: *lex specialis* a jeho výklad ve spojení se souvisejícími právními nástroji. Na základě tohoto výkladu se druhá část snaží identifikovat klíčové problémy v oblasti vymáhání práva a osvědčené postupy pro jejich řešení. Podrobné vysvětlení *lex specialis ve vztahu k osobní a nákladní dopravě* naleznete v přílohách 1 a 2. Související informace o právu rozhodném pro pracovní smlouvy jsou uvedeny v příloze 3.

## 2. Porozumění pravidlům

### 2.1 Vzájemný vztah mezi *lex specialis* a souvisejícími předpisy EU

Vyslaný pracovník je "*pracovník, který po omezenou dobu vykonává svou práci na území jiného členského státu, než ve kterém obvykle pracuje*"<sup>7</sup>. Situace vyslání tedy zahrnuje existenci stabilního pracovního poměru v jednom členském státě, do kterého se má pracovník vrátit po skončení doby vyslání v jiném členském státě. Prohlášení o vyslání podle směrnice 2020/1057 musí obsahovat informace o právu rozhodném pro pracovní smlouvu. Kontextové informace o tom, jak určit rozhodné právo pro pracovní smlouvy s ohledem na obvyklé místo výkonu práce řidičů, naleznete v příloze 3 těchto pokynů.

Směrnice o vyslaných pracovnících uvádí řadu základních pracovních podmínek obsažených v zákoně a/nebo kolektivních smlouvách, které se na řidiče vztahují v době vyslání.

Jak je popsáno v následující části 2.2. Provozování silniční dopravy - v rámci vysílání nebo mimo něj?, *lex specialis* vymezuje druhy operací silniční dopravy, které vyvolávají použití směrnice o vysílání pracovníků, a ty, které nikoli, v závislosti na míře předpokládaného spojení s územím hostitelského členského státu. Podle 9. bodu odůvodnění *lex specialis* je klíčovou zásadou pro určení situace vyslání existence dostatečné vazby mezi řidičem a poskytovanou službou a územím hostitelského členského státu.

Cílem směrnice o prosazování pravidel pro vysílání pracovníků přijaté v roce 2014 je posílit praktické uplatňování pravidel pro vysílání pracovníků tím, že se bude zabývat otázkami podvodů, obcházení pravidel, kontroly a monitorování, subdodávek a výměny informací mezi členskými státy. Směrnice o prosazování stanoví správní požadavky a kontrolní opatření. Podle směrnice o prosazování mohou členské státy rovněž ukládat další požadavky a opatření, pokud jsou odůvodněné a přiměřené. To je zakázáno podle směrnice (EU) 2020/1057, která stanoví uzavřený a harmonizovaný seznam správních požadavků pro kontrolu dodržování pravidel pro vysílání řidičů. Oddíl 3 těchto pokynů obsahuje celkový popis těchto specifických pravidel prosazování.

*Lex specialis* neřeší specifické situace vyslaných pracovníků, kteří jsou zaměstnání agenturami dočasné práce<sup>8</sup>. Na řidiče agentur dočasné práce se proto při plnění přeshraničních úkolů vztahuje směrnice o vysílání pracovnících.

Stejně tak *lex specialis* neřeší situaci vnitropodnikových převodů, tj. řidičů, kteří jsou vysláni do dceřiné společnosti nebo provozovny vlastněné provozovatelem silnice. Na taková ujednání se opět plně vztahuje směrnice o vysílání pracovníků.

---

<sup>7</sup> Čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71

<sup>8</sup> Čl. 1 odst. 2 směrnice 2020/1057



## Shrnutí

- Vyslaný pracovník je pracovník, který po omezenou dobu vykonává svou práci na území jiného členského státu, než ve kterém obvykle pracuje.
- **Zatímco směrnice o vysílání pracovníků a její prováděcí směrnice stanoví obecná pravidla pro "vysílání pracovníků" ve všech odvětvích, včetně silniční dopravy, *lex specialis* stanoví zvláštní pravidla pro "vysílání řidičů" v odvětví silniční dopravy.**

## 2.2 Provozování silniční dopravy - v rámci vysílání nebo mimo něj?

*Lex specialis* stanoví soubor zvláštních pravidel pro přepravu zboží a osob. Následující odstavce poskytují přehled platných pravidel. Příklady složitých operací a související vysvětlení jsou uvedeny v *přílohách 1 a 2*.

Důležité je, že *lex specialis* se nevztahuje na samostatně výdělečně činné řidiče, řidiče najaté prostřednictvím agentur dočasné práce a řidiče převedené v rámci společnosti. Pravidla platná pro tyto specifické kategorie jsou popsána v *oddíle 2.4 - Zvláštní případy*.

### 2.2.1 Pravidla platná pro nákladní dopravu

*Lex specialis* rozlišuje různé druhy přeprav, pokud jde o přepravu zboží: kabotáž, neobchodní mezinárodní přeprava, dvoustranná mezinárodní přeprava, dvoustranná mezinárodní přeprava s omezenými doplňkovými činnostmi, počáteční/koncový úsek kombinované dopravy a tranzit.

A. Řidiči jsou považováni za vyslané při provádění následujících operací:

#### 2.2.1.1 Kabotáž

Kabotáží se rozumí vnitrostátní doprava pro cizí potřebu prováděná dočasně na území členského státu provozovatelem usazeným v jiném členském státě. Kabotáž se týká dopravců nerezidentů, kteří místo toho, aby se po mezinárodní cestě vraceli prázdní, vyzvednou a doručí další náklad v hostitelské zemi před návratem na hranice.

➤ *Řidiči provádějící kabotážní přepravu jsou vždy považováni za vyslané pracovníky.*

#### 2.2.1.2 Neoboustranné mezinárodní dopravní operace

Tyto operace jsou v *lex specialis* označovány jako "neobchodní operace v mezinárodní dopravě"<sup>9</sup> nebo jinými slovy jako "křížové obchodní operace"<sup>10</sup>.

Mezi příklady neobchodních operací, které spadají do oblasti působnosti vysílání, patří:

- Mezinárodní přeprava mezi dvěma členskými státy, z nichž žádný není zemí usazení provozovatele silniční dopravy.
  - V rámci mezinárodní přepravy se provádí více operací nakládky a/nebo vykládky (tj. více, než je povoleno podle pravidel 1+1 a 0+2).
- Řidiči, kteří provádějí jiné než dvoustranné mezinárodní dopravní operace, jsou považováni za vyslané pracovníky.

B. Řidiči se považují za nevysílané, pokud provádějí následující operace:

### **2.2.1.3 Mezinárodní dvoustranné operace**

Mezinárodní dvoustranná operace zahrnuje přepravu zboží na základě přepravní smlouvy mezi členským státem, v němž je dopravce usazen, a jinou zemí (členským státem EU nebo třetí zemí).

- Řidiči provádějící mezinárodní dvoustranné operace nejsou považováni za vyslané pracovníky.

### **2.2.1.4 Dvoustranné operace + jedna činnost nakládky a/nebo vykládky v členských státech přechodu (1+1)**

Operace označovaná jako 1+1 se chápe jako oboustranná operace, při níž probíhá jedna omezená doplňková činnost nakládky a/nebo vykládky. " A/nebo " znamená, že během dvoustranné jízdy může dojít buď k jedné nakládce, nebo k jedné vykládce, ale také k jedné nakládce a jedné vykládce. V případě, že dochází k jedné nakládce a jedné vykládce, nesmí tyto dvě činnosti probíhat ve stejném členském státě (jednalo by se o kabotáž).

- Řidiči provádějící operace 1+1 nejsou považováni za vyslané pracovníky.

### **2.2.1.5 Oboustranné operace + dvě činnosti nakládky a/nebo vykládky během zpáteční cesty (0+2)**

Operací 0+2 se rozumí zpětná dvoustranná operace, během níž se uskuteční dvě další činnosti nakládky a/nebo vykládky. Operace 0+2 se může uskutečnit pouze tehdy, pokud během odchozí jízdy nebyla provedena žádná další činnost.

- Řidiči, kteří provádějí dvoustranné operace 0+2, nejsou považováni za vyslané pracovníky.

---

<sup>9</sup> Recitál 13

<sup>10</sup> Evropská komise (2022), *Otázky a odpovědi k vysílání řidičů podle směrnice 2020/1057 v souvislosti s přepravou zboží.*

### 2.2.1.6 Tranzit

Tranzitem se rozumí pohyb přes území členského státu bez nakládky nebo vykládky. Podle 11. bodu odůvodnění *lex specialis* tranzitní operace nepředstavují významnou vazbu mezi činností řidiče a členským státem, přes který tranzit probíhá. To by zahrnovalo například zastávky z hygienických důvodů.

- Řidiči projíždějící členskými státy se nepovažují za vyslané pracovníky.

### 2.2.1.7 Počáteční nebo konečný silniční úsek kombinované dopravy

Řidiči, kteří vykonávají počáteční nebo konečný úsek cesty, který sám o sobě představuje mezinárodní dvoustrannou operaci, se nepovažují za vyslané pracovníky.

Naopak řidiči, kteří provádějí počáteční nebo konečný úsek cesty, který sám o sobě sestává z neoboustranné operace, jsou vyslaní řidiči.

### 2.2.1.8 Ostatní operace

Jízdami bez nákladu se rozumí prázdné jízdy bez zboží na palubě vozidla, které se uskutečňují ve spojení s jízdou s nákladem<sup>11</sup>. Expertní skupina Komise podporovaná právním oddělením Komise vypracovala dokument s otázkami a odpověďmi, jehož cílem je objasnit chápání *lex specialis* (viz příloha 1).

Podle otázek a odpovědí se pravidla platná pro jízdu s nákladem vztahují i na související jízdu bez nákladu. Například jízda bez nákladu po kabotážní přepravě nebo nebalaterální mezinárodní cestě by představovala situaci vyslání. Naopak jízda bez nákladu po dvoustranné přepravě by nebyla vysláním.

### 2.2.1.9 Přehled

Na základě výše uvedeného vysvětlení je v následující tabulce uveden přehled přepravních operací, které buď spadají do oblasti působnosti pravidel pro vysílání pracovníků, nebo do ní nespádají. Podrobnější vysvětlení, včetně kritérií pro určení příslušných operací a příkladů, lze nalézt v příloze.

---

<sup>11</sup> Čl. 2 odst. 2 nařízení č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

Typ operace	Při vysílání	Mimo vysílání
Kabotáž	✓	
Dvoustranná operace		✓
Oboustranná operace + jedna činnost nakládky a/nebo vykládky (1+1)		✓
Oboustranný provoz + dvě činnosti nakládky a/nebo vykládky během zpáteční cesty (0+2)		✓
Dvoustranná operace jako součást počáteční nebo závěrečné silniční etapy kombinované operace		✓
Neoboustranná operace jako součást počáteční nebo závěrečné silniční etapy kombinované operace	✓	
Tranzit		✓
Cross-trade/nebilaterální operace	✓	

Tabulka 1 - Pravidla platná pro nákladní dopravu - přehled

## 2.2.2 Pravidla pro přepravu cestujících

*Lex specialis* rozlišuje následující přepravy osob: kabotáž, neobchodní mezinárodní přepravy, dvoustranné mezinárodní přepravy, neobchodní mezinárodní přepravy s omezenými doplňkovými činnostmi, počáteční/konečný úsek kombinované dopravy a tranzit. Zjednodušený výklad pravidel platných pro přepravu osob naleznete v přílohách.

A. Řidiči jsou považováni za vyslané při provádění následujících operací:

### 2.2.2.1 Kabotáž

*Kabotáží* se rozumí operace prováděné dočasně v jednom členském státě provozovatelem usazeným v jiném členském státě. *Kabotáž* může spočívat buď v:

- vnitrostátní silniční osobní doprava pro cizí potřebu, pokud je provozována dočasně, nebo
- Nastupování a vystupování cestujících v rámci téhož členského státu v průběhu mezinárodní služby, pokud to není hlavním účelem služby.

Je třeba rozlišovat mezi kabotáží a místními výlety. Kabotáž zahrnuje nástup a výstup různých skupin cestujících v hostitelském členském státě. Naproti tomu místní exkurze zahrnují cestování se stejnou skupinou cestujících, kteří se vracejí do země svého bydliště stejným vozidlem nebo jiným vozidlem stejného dopravce.

➤ *Řidiči provádějící kabotážní přepravu jsou považováni za vyslané pracovníky.*

### 2.2.2.2 Neoboustranné mezinárodní dopravní operace

Tyto operace jsou v *lex specialis* označovány jako "neobchodní operace v mezinárodní dopravě"<sup>12</sup> a Evropskou komisí jako "křížové obchodní operace"<sup>13</sup>.

Neoboustranná operace, která spadá do oblasti působnosti vysílání, zahrnuje:

- Nastupování a vystupování cestujících mezi dvěma členskými státy, z nichž žádný není zemí usazení provozovatele.
  - Místní výlety stejné skupiny cestujících, pokud těmto výletům nepředchází mezinárodní přeprava z členského státu usazení.
- *Řidiči provádějící mezinárodní dvoustranné operace jsou považováni za vyslané pracovníky.*

B. Řidiči jsou považováni za nevyslané, pokud provádějí tyto operace

### 2.2.2.3 Oboustranná mezinárodní příležitostná nebo pravidelná přeprava osob

Oboustranná přeprava osob může spočívat v:

---

<sup>12</sup> Recitál 13

<sup>13</sup> Evropská komise (2022), *Otázky a odpovědi k vysílání řidičů podle směrnice 2020/1057 v souvislosti s přepravou cestujících.*

- nástup cestujících v členském státě, v němž je provozovatel usazen, a jejich výstup v jiné zemi nebo naopak, nebo
- nástup a výstup cestujících v členském státě, v němž je provozovatel usazen, za účelem provádění místních výletů v jiné zemi.

Aby bylo možné místní exkurzi považovat za dvoustrannou přepravu, musí: i) být určena pro cestující, kteří nejsou rezidenty; ii) předcházet jí mezinárodní přeprava se stejnými cestujícími, iii) být uskutečněna stejným vozidlem nebo jiným vozidlem stejného dopravce<sup>14</sup>.

- *Řidiči provádějící mezinárodní dvoustranné operace nejsou považováni za vyslané pracovníky.*

#### **2.2.2.4 Dvoustranná operace + jedna činnost spočívající v nástupu a/nebo výstupu cestujících v členských státech přechodu.**

Tato operace je chápána jako dvoustranná operace, během níž probíhá jedna další činnost spočívající v nástupu a/nebo výstupu cestujících. "A/nebo" znamená, že může dojít buď k jednomu nástupu, nebo k jednomu výstupu, ale také k jednomu nástupu a jednomu výstupu. V druhém případě nesmí tyto dvě činnosti probíhat ve stejném členském státě (jednalo by se o kabotáž).

- *Řidiči, kteří provádějí dvoustranné operace s jednou další činností, se nepovažují za vyslané pracovníky.*

#### **2.2.2.5 Tranzit**

Tranzitem se rozumí pohyb přes území členského státu bez jakéhokoli nástupu nebo výstupu cestujících.

- *Řidiči projíždějící členskými státy nejsou vyslanými pracovníky.*

#### **2.2.2.6 Počáteční nebo konečný silniční úsek kombinované dopravy**

Řidiči, kteří vykonávají počáteční nebo konečný úsek cesty, který sám o sobě představuje mezinárodní dvoustrannou operaci, se nepovažují za vyslané pracovníky.

Naopak řidiči, kteří provádějí počáteční nebo konečný úsek cesty, který sám o sobě sestává z neoboustranné operace, jsou vyslaní řidiči.

#### **2.2.2.7 Ostatní operace**

Dalším typem silniční dopravy je jízda bez cestujících. Podle dotazů a odpovědí<sup>15</sup> se pravidla platná pro jízdu bez cestujících vztahují i na spojenou jízdu. Například jízda následující po

<sup>14</sup> Čl. 13 nařízení č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení č. 561/2006.

<sup>15</sup> Evropská komise (2022), *Otázky a odpovědi k vysílání řidičů podle směrnice 2020/1057 v souvislosti s přepravou cestujících.*

kabotáži nebo nedružstevní mezinárodní jízdě by představovala situaci vyslání. Naopak cesta bez cestujících následující po dvoustranném provozu by nebyla vysláním.

### 2.2.2.8 Přehled

Typ operace	Při vysílání	Mimo vysílání
Kabotáž	✓	
Místní exkurze bez výjezdu	✓	
Dvoustranná doprava s následnou místní exkurzí nebo bez ní		✓
Oboustranná přeprava + 1 činnost nástupu a/nebo výstupu cestujících		✓
Dvoustranná operace jako součást počáteční/konečné silniční etapy kombinované operace		✓
Neoboustranná operace jako součást počáteční/konečné silniční etapy kombinované operace	✓	
Tranzit		✓

Tabulka 2 - Přehled *lex specialis* v oblasti přepravy osob

#### Shrnutí

- V silniční dopravě závisí vyslání či nevyslání řidiče na míře spojení s územím hostitelského členského státu. *Lex specialis* rozlišuje mezi druhy dopravních operací, na které by se měla vztahovat pravidla o vysílání, a těmi, na které by se pravidla o vysílání vztahovat neměla.
- **Pro přepravu zboží** - "kabotáž", "neobchodní operace jako součást počátečního nebo konečného silničního úseku kombinované operace" a "křížový obchod/neobchodní operace" spadají do oblasti působnosti vysílání.
- **Pro přepravu cestujících** - "kabotáž", "místní výlet bez výstupní cesty" a "neoboustranný provoz jako součást počáteční/konečné silniční etapy kombinovaného provozu" spadají do oblasti vysílání.

- Další podrobné popisy jednotlivých přepravních operací jsou uvedeny v *přílohách 1 a 2*. *Příloha 3* připomíná pravidla určující rozhodné právo pro pracovněprávní vztah.

## 2.3 Vysílání nebo nevysílání - platné pracovní podmínky

Silniční provoz, který nepředstavuje situaci vyslání, se řídí pouze pracovním právem platným pro pracovní smlouvu. Jak je podrobněji popsáno v příloze 3 těchto pokynů, nařízení Řím I určuje, které vnitrostátní právo je pro pracovní poměr rozhodné. V zásadě platí, že doložka o volbě práva v pracovní smlouvě určí rozhodné právo. Toto právo je uvedeno v prohlášení o vyslání na řádku c.7 (viz. Box 3 - Příklad prohlášení o vyslání). Pokud taková výslovná volba práva chybí, použije se na pracovní smlouvu obvyklé místo výkonu práce řidiče. Volba práva se v žádném případě nemůže odchýlit od kogentních ustanovení o obvyklém místě výkonu práce řidičů.

V případě, že silniční doprava představuje situaci vyslání, je hostitelský členský stát povinen uplatňovat na vyslané řidiče po dobu jejich vyslání základní seznam pracovněprávních předpisů, který doplňuje právo rozhodné pro konkrétní pracovní smlouvu.

Jádro pravidel, která musí hostitelský členský stát zaručit, zahrnuje základní aspekty pracovního poměru, včetně odměňování, pracovní doby, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a příspěvků (viz. Box 1 - Vysílání - platné podmínky podle norem hostitelské země).

Následující odstavce se věnují pojmům odměna a příspěvky, které jsou klíčovými prvky balíčku odměn vyslaných pracovníků, a úvahám souvisejícím s délkou vyslání.

- Maximální doba práce a minimální doba odpočinku
- Minimální délka placené dovolené za kalendářní rok
- Odměňování
- Podmínky pronajímání pracovníků zejména podniky dočasného zaměstnávání
- Zdraví a bezpečnost
- Ochranná opatření pro těhotné ženy a mladé matky
- Rovné zacházení s muži a ženami a další ustanovení o zákazu diskriminace
- Podmínky ubytování pracovníků, pokud je zaměstnavatel poskytuje mimo jejich pravidelné pracoviště.
- Příspěvky nebo náhrada výdajů na cestovné, stravné a ubytování.

*Box 1 - Vysílání - platné podmínky podle norem hostitelské země*

### 2.3.1 Odměny a příspěvky

Směrnice o vysílaných pracovnících stanoví zásadu stejné odměny pro vyslané i místní řidiče. Jednotlivé složky odměny určuje výhradně hostitelský členský stát.



Při výpočtu a porovnávání částky, která řidiči náleží, se skutečně vyplacenou částkou je třeba vzít v úvahu celkovou hrubou částku odměny<sup>16</sup>.

V zájmu zajištění transparentnosti by měly být všechny složky odměny dostatečně podrobně identifikovány v příslušné dokumentaci. Příspěvky "*specifické pro vyslání*"<sup>17</sup> mohou představovat důležitou součást částek, které náleží vyslanému pracovníkovi.

### **2.3.1.1 Výpočet odměny: příplatky, které se považují za součást odměny.**

Příspěvky, jako jsou denní příspěvky za práci v zahraničí, jejichž výše se mění v závislosti na délce vyslání pracovníka, nebo za přepravu určitého druhu nákladu, které **nejsou** vypláceny jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v souvislosti s vysláním, jako jsou výdaje na cestovné, stravné a ubytování, by měly být považovány za součást odměny<sup>18</sup>. Tyto příspěvky by tedy měly být zohledněny pro účely porovnání hrubých částek odměn<sup>19</sup>.

### **2.3.1.2 Výpočet odměny: příplatky, které nejsou součástí odměny.**

Příspěvky související s vysláním se nepovažují za součást odměny, pokud jsou vypláceny jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v souvislosti s vysláním, jako jsou cestovní výdaje, stravné a ubytování. Tyto výdaje musí zaměstnavatel hradit vedle odměny. Tyto výdaje tedy nelze odečíst od odměny vyplácené pracovníkovi<sup>20</sup>. Směrnice o vysílání pracovníků vyjadřuje zásadu, že tyto výdaje musí být hrazeny zaměstnavatelem v souladu s vnitrostátními právními předpisy a/nebo zvyklostmi platnými pro daný pracovní poměr.

Pokud pracovní podmínky platné pro pracovní poměr neurčují, zda a případně které složky příspěvku specifické pro vyslání jsou vypláceny jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v souvislosti s vysláním nebo které jsou součástí odměny, pak se celý příspěvek považuje za vyplacený jako náhrada výdajů<sup>21</sup>.

### **2.3.1.3 Příspěvky nebo náhrada výdajů na pokrytí cestovních výdajů, stravného a ubytování pro pracovníky mimo domov z pracovních důvodů během vyslání do hostitelského členského státu.**

Vyslaný pracovník, který je během vyslání povinen cestovat na pravidelné pracoviště v hostitelském členském státě a zpět nebo je zaměstnavatelem dočasně vyslán z tohoto pravidelného pracoviště na jiné pracoviště v tomto hostitelském členském státě, má v hostitelském členském státě nárok na jakýkoli příspěvek nebo náhradu výdajů na úhradu cestovních výdajů, stravného a ubytování pro pracovníky mimo domov z pracovních důvodů, pokud jsou poskytovány vnitrostátním pracovníkům<sup>22</sup>. To znamená, že toto ustanovení se

<sup>16</sup> 18. bod odůvodnění směrnice (EU) 2018/957, kterou se mění směrnice 96/71 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb.

<sup>17</sup> 19. a 20. bod odůvodnění směrnice (EU) 2018/957, kterou se mění směrnice 96/71 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb.

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidsped ze dne 8. července 2021.

<sup>19</sup> 18. bod odůvodnění směrnice (EU) 2018/957.

<sup>20</sup> 18. a 19. bod odůvodnění a čl. 1 odst. 2 písm. c) směrnice (EU) 2018/957, kterou se mění směrnice 96/71 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb.

<sup>21</sup> Bod odůvodnění 20 a článek 3. 7 směrnice 96/71.

<sup>22</sup> Evropská komise (2019), *Praktický průvodce vysíláním pracovníků*, s. 24.

vztahuje na vyslané pracovníky v rozsahu, v jakém existuje pro národní pracovníky v hostitelském členském státě. Pokud tedy takové ustanovení v hostitelském členském státě existuje, pak musí být náhrada těchto výdajů poskytována nad rámec odměny, jak je vysvětleno v oddíle 2.3.1.2 výše.

**POZNÁMKA:** Příplatky uvedené v oddíle 2.3.1.3 se v zásadě vztahují na vyslané řidiče, kteří spadají do oblasti působnosti směrnice (EU) 2020/1057. Ve většině případů však mohou situace, kdy by tito řidiči mohli tyto příspěvky využívat, nastat pouze výjimečně.

## 2.3.2 Výpočet doby trvání vyslání

*Lex specialis* objasňuje, že pro účely výpočtu doby trvání situace vyslání by se mělo mít za to, že vyslání končí, když řidič opustí hostitelský členský stát při provádění mezinárodní přepravy zboží nebo osob<sup>23</sup>. *Lex specialis* však neupřesňuje, od kterého okamžiku by se mělo mít za to, že doba vyslání začala běžet.

Expertní skupina Komise s podporou právní služby Evropské komise vypracovala dokument s otázkami a odpověďmi, který poskytuje vodítko, kdy v konkrétních situacích začíná vysílání pracovníků. Tabulky obsažené v přílohách 1 a 2 (představující zjednodušený výklad pravidel, vysvětlující, které operace spadají a nespádají do působnosti *lex specialis* a kdy začíná a končí vyslání) vycházejí z těchto otázek a odpovědí.

### Shrnutí

Při silničních kontrolách nelze vždy zjistit platné pracovní podmínky. Silniční kontroly však mohou být užitečné při zjišťování věcných nesrovnalostí, které pak poskytnou podklad pro další kontroly.

## 2.4 Další případy

### 2.4.1 Řidiči najatí prostřednictvím agentur dočasného zaměstnávání

Zvláštní pravidla pro vysílání řidičů obsažená v *lex specialis* se vztahují výhradně na řidiče přímo zaměstnané společností, která vysílá řidiče do jiného členského státu na svůj účet a pod svým vedením<sup>24</sup>. Na řidiče najaté agenturami dočasného zaměstnávání se *lex specialis* nevztahuje. V zásadě se na ně tedy vztahuje směrnice o vysílaných pracovnících, pokud vykonávají jakoukoli přeshraniční cestu.

<sup>23</sup> Článek 1.8

<sup>24</sup> Viz čl. 1 odst. 2 směrnice 2020/1057 a čl. 1 odst. 3a směrnice 96/71.

Příklad: Agentura pro dočasnou práci dodá španělskému provozovateli řidiče za účelem doručení plného kamionu zboží ze Španělska do Portugalska. Zatímco kamion patří španělskému provozovateli, řidič je přímo zaměstnán agenturou dočasné práce. *Lex specialis* se nepoužije a celá cesta se řídí směrnici o vysílání pracovníků.

## 2.4.2 Vnitropodnikový převod

*Lex specialis* se nevztahuje na řidiče, které jejich zaměstnavatel přidělil k práci pro subjekt, který se nachází v jiném členském státě, ale patří do stejné skupiny společností. Tyto situace se řídí výhradně směrnici o vysílání pracovníků.

Příklad: Slovenská dceřiná společnost přiděluje své řidiče centrále se sídlem v Nizozemsku. Slovenský zaměstnavatel i nizozemská uživatelská společnost patří do stejné skupiny podniků. *Lex specialis* se nepoužije a tato situace se řídí směrnici o vysílání pracovníků.

## 2.4.3 Operace se třetími zeměmi

Směrnice o vysílání pracovníků stanoví, že s hospodářskými subjekty ze zemí mimo EU se nesmí zacházet příznivěji než se společnostmi z EU<sup>25</sup>. Vnitrostátní právní předpisy a/nebo dvoustranná dohoda mezi jednotlivými členskými státy a třetími zeměmi mohou provozovatelům ze třetích zemí povolit provozování činnosti na území tohoto členského státu. V takových případech se neuplatní ani *lex specialis*, ani směrnice o vysílání pracovníků. Použití obou nástrojů skutečně vyžaduje, aby byl hospodářský subjekt usazen v členském státě EU. Podmínky platné pro provozovatele ze třetí země se budou řídit obsahem dvoustranné dohody a/nebo vnitrostátními právními předpisy. Vnitrostátní právní předpisy mohou provozovatelům ze třetích zemí rovněž ukládat administrativní požadavky (např. předkládání prohlášení o vyslání prostřednictvím vnitrostátních systémů).

Může se také stát, že společnost se sídlem v EU najme řidiče ze třetích zemí, aby plnili úkoly v Unii. V takových případech nemá státní příslušnost pracovníka žádný vliv na platné pracovní podmínky. Od okamžiku, kdy je řidič ze třetí země legálně oprávněn vykonávat práci v Unii, platí pravidla popsaná v těchto pokynech bez jakékoli diskriminace, protože řidič je zaměstnán společností usazenou v EU.

## 2.4.4 Samostatně výdělečně činní řidiči

Směrnice *lex specialis* a směrnice o vysílání pracovníků se vztahuje pouze na zaměstnance. Samostatně výdělečně činný pracovník by měl být považován za nezávislého dodavatele, který nespadá pod ochranu pravidel o vysílání a jehož svoboda volby použitelných právních režimů je prvořadá.

---

<sup>25</sup> Čl. 1 odst. 4 směrnice o vysílání pracovníků.

Provozovatelé mohou zneužívat falešnou samostatnou výdělečnou činnost, aby se vyhnuli svým povinnostem zaměstnavatele. Zvláštní pozornost by proto měla být věnována tomu, aby bylo zajištěno, že samostatně výdělečně činný řidič je skutečně nezávislým dodavatelem.

Směrnice o prosazování směrnice o vysílání pracovníků vyžaduje, aby orgány veřejné moci prostřednictvím systému IMI posuzovaly relevantní skutečnosti nad rámec formální dohody sjednané mezi stranami, včetně výkonu práce, podřízenosti a odměny pracovníka<sup>26</sup>.

SDEU se rovněž domnívá, že soubor "*objektivních kritérií*" by měl určit, zda lze osobu samostatně výdělečně činnou podle vnitrostátního práva považovat za zaměstnance pro účely uplatňování práva EU.

Podle Soudního dvora je podstatným znakem pracovního poměru to, že jedna osoba po určitou dobu vykonává služby pro druhou osobu a pod jejím vedením, za což dostává odměnu<sup>27</sup>.

V současné době je již ustálenou praxí, že evropský soudce zkoumá následující charakteristiky:

- Autonomie, zejména pokud jde o svobodu volby času, místa a obsahu práce.
- zda pracovník sdílí obchodní rizika zaměstnavatele.
- Zda pracovník tvoří nedílnou součást podniku zaměstnavatele, nebo zda plní úkoly pro více zadavatelů.

#### Shrnutí

- *Lex specialis* se vztahuje výhradně na řidiče zaměstnané přímo společností, která vysílá řidiče do jiného členského státu na svůj účet a pod svým vedením. Na řidiče najaté agenturami dočasného zaměstnávání se vztahuje směrnice o vysílání pracovníků. Směrnice o vysílání pracovníků se vztahuje i na řidiče, kteří plní úkoly v jiném členském státě v rámci vnitropodnikových převodů.
- Podmínky platné pro provozovatele ze třetí země (mimo EU) se řídí obsahem vnitrostátního práva a/nebo dvoustrannou dohodou podepsanou s třetí zemí (mimo EU). Provozovatelům ze třetích zemí však nemohou být poskytnuty příznivější podmínky než provozovatelům z EU.
- Pro provozovatele z EU není státní příslušnost řidiče důležitá. Skutečnost, že řidič ze třetí země legálně pracuje na území EU, jej přivádí do oblasti působnosti práva EU.
- Směrnice *lex specialis* a směrnice o vysílání pracovníků se vztahuje pouze na zaměstnance. Exekuční orgány by však měly věnovat zvláštní pozornost případům, kdy řidiči tvrdí, že jsou samostatně výdělečně činní, a ujistit se, zda "*samostatná výdělečná činnost*" není využívána k obcházení povinností podle *lex specialis* nebo směrnice o vysílání pracovníků. Mezi faktory, které mohou poukazovat na závislý pracovněprávní vztah, patří samostatnost, kterou má řidič k dispozici, zda řidič sdílí obchodní rizika zaměstnavatele a zda řidič plní úkoly pro více zadavatelů.

<sup>26</sup> Čl. 4 odst. 5 směrnice 2014/64

<sup>27</sup> Viz například *FNV Kunst C-413/13 ze dne 4.12.2014, bod 34.*

## 3. Prosazování pravidel

V této části dokumentu jsou uvedena doporučení pro silniční kontroly a kontroly systému pro výměnu informací o vnitřním trhu (IMI). Navrhuje se, aby byla zajištěna návaznost mezi silničními kontrolami a kontrolami systému IMI, aby se následně hlouběji prošetřily situace a podezření na zneužití zjištěné při silniční kontrole. Podezření na zneužití může mít podobu "červených vlajek", které by pracovníci provádějící silniční kontroly mohli sdělit kolegům pověřeným kontrolami IMI.

Kontroly IMI by měly probíhat i v případě, že se silniční kontroly neprovádějí. Vzhledem ke značnému počtu prohlášení o vysílání poštovních zásilek, která jsou každý měsíc registrována v systému IMI, navrhuje tyto pokyny podobný přístup k filtrování - založený na stejných červených příznacích - s cílem účinně zaměřit kontroly.

### 3.1 Správní pravidla a kontrolní opatření

*Lex specialis* stanoví následující správní pravidla a kontrolní opatření pro prosazování pravidel pro vysílání pracovníků při silničních kontrolách, kontrolách IMI a kontrolách v provozovnách:

- Nejpozději při zahájení vyslání musí provozovatelé silnic předložit prohlášení o vyslání, které obsahuje základní údaje o řidiči a vyslání. Toto prohlášení se podává prostřednictvím portálu Prohlášení o vyslání v silniční dopravě (dále jen "RTPD")<sup>28</sup>. RTPD je vícejazyčné veřejné rozhraní napojené na systém pro výměnu informací o vnitřním trhu (dále jen "IMI").
- Během vyslání mohou probíhat silniční kontroly. Silniční kontroloři mohou za účelem kontroly dodržování pravidel vyslání požadovat pouze tři dokumenty: kopii prohlášení o vyslání předloženého na RTPD, nákladní listy nebo rovnocenné doklady a záznamy z tachografu. Silniční kontroloři mají k dispozici nástroj "skenování na silnici", který jim umožňuje kontrolovat platnost prohlášení o vyslání. Následující *oddíl 3.2* obsahuje několik pokynů, jak tento nástroj a informace obsažené v těchto dokumentech používat.
- Po uplynutí doby vyslání mohou příslušné orgány hostitelského členského státu rozhodnout, že si vyžádají další informace. Provozovatel má 8 týdnů na to, aby těmto žádostem o dodatečné dokumenty, které by měly být předloženy prostřednictvím RTPD, vyhověl. Podrobněji se těmito kontrolami IMI zabývá následující *oddíl 3.3*. Pokud silniční kontrola prokázala situaci vyslání, kterou provozovatel neohlásil v RTPD, měly by donucovací orgány použít obecný modul Vysílání pracovníků a vyžádat si další informace. Lze se rovněž opřít o modul silniční dopravy používaný k posouzení podmínek usazení.
- Pokud provozovatel po uplynutí osmítýdenní lhůty nevyhová žádosti o další informace, může hostitelský členský stát požádat o pomoc příslušné orgány země, v níž je provozovatel usazen. Za tímto účelem mají orgány tohoto domovského členského státu přístup k prohlášení a dalším informacím předloženým provozovatelem na RTPD.

---

<sup>28</sup> Program RTDP je k dispozici na těchto internetových stránkách: [Silniční doprava - Vysílací prohlášení](#).

Další zásady vzájemné pomoci mezi hostitelským členským státem a členským státem usazení jsou stanoveny ve směrnici o prosazování pravidel vysílání s cílem usnadnit provádění, uplatňování a prosazování pravidel vysílání<sup>29</sup>. Spolupráce mezi různými orgány je popsána v *oddíle 3.4*.

### **Shrnutí**

Existují tři hlavní nástroje pro kontrolu vysílání řidičů na silnici:

1. Veřejné rozhraní (portál RTPD) - určené pro firmy
  2. Aplikace "*Skenování na silnici*" - pro potřeby úřadů na silnicích.
  3. Systém IMI (systém pro výměnu informací o vnitřním trhu) - pro potřeby úřadů
- Společnosti musí předložit standardizovaná prohlášení o vyslání prostřednictvím veřejného rozhraní nejpozději při zahájení vyslání.
  - Orgány na silnici (v hostitelských členských státech) kontrolují prohlášení o vyslání naskenováním QR kódu prohlášení o vyslání. Mohou si také vyžádat omezený počet dokladů.
  - Orgány odpovědné za kontrolu IMI v hostitelských členských státech si mohou vyžádat další dokumenty přímo od společnosti (včetně záznamů z tachografů, výplatních pásek, pracovních smluv).
  - Orgány odpovědné za kontrolu IMI v domovských členských státech mohou obdržet žádost o pomoc od orgánů v hostitelských členských státech, pokud společnost s hostitelskými orgány nespolupracuje.
  - Mezi všemi vnitrostátními orgány by měly být zřízeny vzájemné komunikační kanály s cílem zajistit cílené a účinné prosazování.

Aktivní komunikační kanály mezi různými úrovněmi prosazování práva pomáhají zajistit cílenější a účinnější prosazování práva.

Kontinuita mezi silničními kontrolami a orgány IMI by byla užitečná pro:

- zajistit, aby podezření na zneužití zjištěné na silnici bylo následně podrobněji prošetřeno prostřednictvím příslušných kontrol systému IMI.
- v případě, že je při silniční kontrole zjištěna situace vyslání, provést následné kontroly, aby byla zajištěna odpovídající ochrana řidiče podle norem hostitelské země, včetně správné výše odměny.

Aktivní spolupráce mezi orgány silniční dopravy a orgány odpovědnými za modul vysílání pracovníků by byla užitečná pro:

<sup>29</sup> Čl. 6 a 7 směrnice 2014/67 o vymáhání vysílání.

- vést záznamy o provozovatelích silniční dopravy, kteří nepředložili prohlášení o vysílání, a případně je vyšetřovat, pokud existuje podezření, že provozuje vysílání;
- ověřit rozhodné právo pro pracovní smlouvu (například s ohledem na obvyklé místo výkonu práce a pracovní status).

Příslušné orgány IMI mohou působit na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni. IMI zahrnuje také koordinátory IMI, kteří mohou hrát koordinační úlohu ve vztahu k pracovním postupům IMI<sup>30</sup>.

Box 2 - Význam komunikačních kanálů mezi donucovacími orgány

## 3.2 Silniční kontroly

### 3.2.1 Cíl

Pokud jde o *lex specialis*, je hlavním aspektem silniční kontroly zjištění existence platných prohlášení o vysílání s cílem zahájit a řídit následná donucovací opatření.

Důležitým nástrojem včasného odhalení mohou být také silniční kontroly. V případě, že je při silniční kontrole zjištěna situace vyslání, může dojít k následným kontrolám prostřednictvím rozhraní IMI, aby bylo zajištěno, že řidič je dostatečně chráněn normami hostitelské země a že obdrží správnou výši odměny.

V případě, že silniční doprava nepředstavuje situaci vyslání, je možné, že se společnost neobjeví v modulu IMI pro vyslání silniční dopravy. Tato absence záznamu sama o sobě nebrání dalším kontrolám IMI prostřednictvím obecných modulů Vysílání pracovníků a Podmínky usazení (viz *oddíl 3.3* níže).

### 3.2.2 Dokumenty, které je třeba vyžádat, a na co se zaměřit

Do 2. února 2022 členské státy uplatňovaly různá pravidla týkající se správních požadavků a kontrolních opatření. Po zavedení *lex specialis* do vnitrostátních právních předpisů se v celé Unii jednotně uplatňuje jeden soubor opatření.

Při silničních kontrolách si mohou kontroloři vyžádat pouze tři druhy dokladů za účelem kontroly dodržování pravidel pro vysílání:

- kopii prohlášení o vyslání,
- nákladní list (nákladní listy) a
- záznamy z tachografu.

<sup>30</sup> Viz [oddíl 2.3 \*Systému pro výměnu informací o vnitřním trhu \(IMI\) - Příručka uživatele - aktualizace 2012 \(europa.eu\)\*](#).

Společnosti jsou povinny zajistit, aby řidiči měli k dispozici výše uvedené doklady, a řidič je povinen je na žádost kontrolního pracovníka předložit.

### 3.2.2.1 Prohlášení o vyslání

#### *Popis*

U přeprav, které spadají do působnosti vyslání podle *lex specialis*, musí provozovatelé silnic zajistit, aby vyslaní řidiči měli k dispozici kopii prohlášení o vyslání předloženého prostřednictvím RTPD. Kopie může být buď v papírové, nebo v elektronické podobě.

Všechna prohlášení o vyslání předložená prostřednictvím RTPD jsou opatřena individuálním QR kódem, který musí pracovník silniční kontroly naskenovat, aby zkontroloval pravost a platnost prohlášení.

Jak je znázorněno v následujícím *rámečku 3*, úplné prohlášení obsahuje tyto informace:

- totožnost provozovatele, alespoň ve formě čísla licence Společenství, pokud je toto číslo k dispozici.
- Kontaktní údaje vedoucího dopravy nebo jiné kontaktní osoby v členském státě usazení pro účely další komunikace.
- totožnost řidiče, adresu jeho bydliště a číslo řidičského průkazu. RTPD umožňuje provozovatelům vyplnit další informace. Ačkoli tyto informace nejsou povinné, silniční orgány by měly tyto dodatečné údaje zkontrolovat, pokud jsou k dispozici.
- Datum začátku platnosti pracovní smlouvy a rozhodné právo.
- Předpokládané datum zahájení a ukončení vyslání.
- Poznávací značky motorových vozidel.
- zda se jedná o přepravu zboží, přepravu osob, mezinárodní přepravu nebo kabotáž.



## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting	Netherlands
a.2 Period of posting	07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s)	Carriage of goods

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration	ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update	04/08/2022 15:20
b.3 Submission date	04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name	xx xx
c.3 Driving licence	xx
c.5 Address of residence	xx xx xx Belgium
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022
c.7 Applicable law employment contract	Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type	ID Card
d.2 Number	xx
d.5 Issuing country	Belgium

### Company information

e.1 Name	Greenhorse
e.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number	GH2022
e.6 Country of registration	Belgium
e.7 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Transport Manager Information

f.1 Name	peter greenhorse
f.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number	+32494444444
f.4 Professional Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Contact Person

g.1 Name	peter greenhorse
g.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number	+32494444444
g.4 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Box 3 - Příklad prohlášení o vyslání

## Účel

Účelem platného prohlášení o vyslání je zajistit, aby společnost a řidič byli řádně zapsáni v evidenci hostitelské země, což může vést k následným a důkladnějším kontrolám. Kromě toho rychlé posouzení informací uvedených v prohlášení pomůže silničnímu kontrolnímu orgánu vytvořit si představu o možném zneužití nebo obcházení platných pravidel pro vysílání a souvisejících pravidel. Na tomto základě lze nesrovnalosti a varovné signály sdělit příslušným orgánům IMI za účelem dalších kontrol. Jak je popsáno v *oddíle 3.2.3* níže, červené signály, které opravňují k důkladnějším kontrolám, zahrnují chybějící, neplatné nebo nesouvislé dokumenty a zjevný rozpor mezi obvyklým místem výkonu práce a právními předpisy, které se vztahují na pracovní smlouvu.

## Skenování na cestách

Prohlášení o vysílání se generují pomocí individuálního QR kódu, který musí silniční orgány zkontrolovat, aby mohly posoudit platnost dokladu. Kontrola se provádí prostřednictvím aplikace "*skenování na silnici*". Tato aplikace je k dispozici ve všech 24 jazycích. Aplikace nevyžaduje ověření pravosti. Lze ji použít na jakémkoli mobilním zařízení s připojením k internetu a funkčním fotoaparátem.

Po naskenování QR kódu pomocí aplikace "*scan on the road*" načte mobilní zařízení z RTPD prohlášení o vyslání předložené provozovatelem. Silniční orgány pak mohou zkontrolovat, zda se informace na kopii prohlášení předané řidičem shodují s poslední verzí předloženou prostřednictvím RTPD.

Při skenování prohlášení o vysílání mohou nastat tři situace:

- i. Všechny informace zobrazené na mobilním zařízení jsou totožné s informacemi uvedenými na dokladu předaném řidičem. Lze tedy předpokládat, že prohlášení o vyslání je platné.
- ii. Informace zobrazené na mobilním zařízení nejsou totožné s dokumentem předaným řidičem. Tento dokument je s největší pravděpodobností zastaralý. Silniční orgány mohou na svém zařízení vidět datum poslední aktualizace prohlášení o vyslání.
- iii. V žádosti je jasně uvedeno, že prohlášení nelze nalézt v systému IMI. Lze tedy předpokládat, že dokument předaný řidičem je podvodný.

**Školící modul pro záměr silničních kontrolorů můžete sledovat na tomto odkazu: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.**

### **Skenování na silnici krok za krokem**

Krok 1. Přístup k aplikaci



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Krok 2. Naskenujte prohlášení o vyslání



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178c2d48454	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Krok 3. Zkontrolujte prohlášení

- Platné prohlášení (údaje shodné s prohlášením o vyslání)

← Back to scan

1 ?

Declaration number	1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464
Status	SUBMITTED
Submission date	18/04/2023 17:16
Last update date	18/04/2023 17:16

**Posting information** ^

Posting Country	Germany
Start date	18/04/2023
End date	30/04/2023
Type of operation	International carriage Cabotage operations
Number plate(s) of the motor vehicle(s)	2ABC081, 2FGD175

**Driver** ^

First Name	John
Last Name	Truckman
Driver's license number	A321654321
Driver card number	1234567890123416

**Identification document** ^

Document type	ID Card
Number	ADF64454
Issue date	02/04/2023
Expiration date	01/04/2033
Issuing Country	Belgium

**Address** ^

Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

**Employment contract** ^

Start date	15/06/2020
Applicable law	Belgium

**Company details** ^

Name	Transport and co
Community licence number	BE12-08-566/ZDF
National company register number	0234.123.123
VAT number	234.123.123
Country of registration	Belgium
<b>Company address</b>	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	BE

**Transport manager** ^

First Name	John
Last Name	O'Smith
Certificate of professional competence (License number)	BE2587454
Certificate issuing country	Belgium
Email address	transportmanager@transportandco.com
Phone number	+3248121212
<b>Professional Address</b>	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

**Contact person** ^

First Name	John
Last Name	O'Smith
Email address	transportmanager@transportandco.com
Phone number	+3248121212
<b>Professional Address</b>	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

version 0.3.18-test

➤ Prohlášení, jehož platnost vypršela

← Back to scan

Declaration number: **13644813708\_4658-a962-427fab6cfcc0**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE12/58-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪

**Company address**

Street and number: rue Belliard 28 ynuazara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Box 4 Skenování na silnici krok za krokem

### 3.2.2.2 Nákladní listy nebo rovnocenné doklady

#### *Popis*

Řidiči musí mít k dispozici doklad o přepravě, která se uskutečnila v hostitelském členském státě. Může se jednat o dokumenty, jako je papírový nebo elektronický nákladní list (dále jen "e-CMR") nebo rovnocenný důkaz. Tyto doklady musí poskytovat informace o příchozí mezinárodní přepravě a každé následující kabotážní přepravě prováděné<sup>31</sup>.

#### *Účel*

Jedním z účelů e-CMR nebo papírového nákladního listu je uvést druh prováděné operace (např. kabotáž) a také uvést, že tato operace je skutečná (např. v případě kabotáže může být v nákladním listu uvedeno, zda následuje mezinárodní cesta a zda nepřekračuje maximální množství činností povolených v hostitelském členském státě).

Nákladní list může také výrazně urychlit identifikaci situace s vysláním při silniční kontrole. Pokud je například v nákladním listu uveden kabotážní provoz, lze bezpečně předpokládat, že se řidič nachází v situaci vyslání. Pokud z nákladního listu vyplývá, že kabotáž je nezákonná, spustí se celá řada dalších důsledků a dalších kontrol<sup>32</sup>. HPro účely je však třeba za vyslaného považovat i řidiče, který provádí nelegální kabotáž.

Podrobnější informace o tom, jak mohou být nákladní listy relevantní pro zaúčtování, naleznete v *oddíle 3.2.4* níže, kde je popsán sled událostí, jak používat nákladní listy pro určení situací při zaúčtování.

Existence kabotáže celkově odůvodňuje sdělení orgánům odpovědným za vyšetřování IMI, aby byly zahájeny odpovídající kontroly, které zajistí, že řidiči bude v době vyslání zaručena správná úroveň ochrany.

### 3.2.2.3 Záznamy z tachografu

#### *Popis*

Záznamy z tachografu jsou rovněž užitečným důkazem pro orgány odpovědné za prosazování předpisů, které kontrolují, zda přepravní operace spadají do oblasti působnosti vyslání nebo mimo ni. K tomuto účelu mohou být velmi užitečné údaje o poloze zaznamenané v tachografu (v podobě kódů zemí členských států, kde se operace uskutečnily). Úplný popis údajů o poloze zaznamenaných různými generacemi a verzemi tachografu naleznete v pokynech TRACE 2 k inteligentním tachografům.

---

<sup>31</sup> Čl. 8 odst. 3 nařízení č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

<sup>32</sup> Tyto kontroly nejsou v tomto dokumentu zohledněny, protože tento dokument se zaměřuje především na vysílání řidičů.

## Účel

Záznamy z tachografu jsou sice primárně určeny k zajištění dodržování pravidel o době řízení a odpočinku, ale měly by sloužit i kontrolorům na silnicích, aby jim pomohly zjistit, zda nedošlo k vyslání. V následujícím *oddíle 3.2.4* je navržen kontrolní seznam otázek, který slouží ke zjištění povahy silničního provozu a toho, zda by měl být řidič považován za vyslaného, či nikoli. Otázky zahrnují například posouzení, kdy a kde operace začíná a končí. Většinu odpovědí na tento kontrolní seznam otázek poskytnou záznamy z tachografu, včetně záznamů polohy vozidla během nakládky a vykládky. Ty by měl řidič zavádět v průběhu operace.

### 3.2.3 Červené vlajky

Silniční kontroloři mohou kontrolovat pouze omezený počet dokladů a údajů a musí postupovat rychle - zejména při kontrole osobní dopravy. Jsou také povinni posuzovat dodržování řady různých předpisů a pravidla pro vysílání jsou dalším přírůstkem do tohoto seznamu.

Účinné prosazování často vyžaduje, aby se po ukončení silniční dopravy prováděly úplnější kontroly. Informace získané ze tří výše uvedených dokumentů (tj. 1) prohlášení o vyslání, 2) nákladních listů nebo rovnocenných důkazů a 3) záznamů tachografu) spolu s výsledky interakce s řidičem poskytují klíčové ukazatele, které mohou pomoci vytvořit základ pro následné kontroly u jiných orgánů. S ohledem na to by měla být v relevantních případech po kontrole silniční dopravy provedena hloubková kontrola.

Pokud silniční kontroly zjistí situaci vyslání, je třeba provést šetření IMI, aby bylo zajištěno, že vyslaný řidič obdrží správnou výši odměny a že je během vyslání chráněn platnými normami hostitelské země.

Silniční kontroloři by také měli hrát aktivní roli při spouštění úplnějších kontrol systému IMI, kdykoli mají podezření na jeho obcházení nebo zneužívání. Při předávání příslušných informací získaných při silničních kontrolách příslušným orgánům by měli silničáři zároveň označit informace, které odůvodňují následné kontroly. Tyto červené signály mohou vyplývat z chybějícího prohlášení (při zjištění situace s vysláním), neplatného prohlášení, nesrovnalostí v dokladech předložených při silniční kontrole, ale také z dojmů pracovníka silniční kontroly po interakci s řidičem.

Souhrnně lze říci, že návaznost mezi silničními kontrolami a kontrolami IMI vede k cílenějšímu a účinnějšímu prosazování předpisů. Jak je popsáno v následujícím *oddíle 3.3*, je třeba usilovat o aktivní spolupráci mezi orgány IMI odpovědnými za silniční dopravu a orgány provozujícími obecný modul vysílání pracovníků, aby se varovné signály dostaly k nejvhodnějšímu orgánu.

Mezi příklady varovných signálů patří:

- Chybějící prohlášení o zaúčtování pro dopravní operaci, která spadá do rozsahu zaúčtování: Prohlášení o vyslání je nezbytným nástrojem pro účely vymáhání. Jeho absence by proto měla být podnětem k dalším kontrolám, pokud orgán odpovědný za prosazování zjistí, že přepravní operace spadá do režimu vysílání.



- Neplatné nebo zfalšované prohlášení o vyslání:
  - Chybějící nebo neplatný QR kód.
  - Chybějící povinné údaje v prohlášení.
  - Chybné údaje uvedené v prohlášení.
- Nesoulad mezi právem rozhodným pro pracovní smlouvu a obvyklým místem výkonu práce a/nebo bydlištěm řidiče:

Vyslaný pracovník je pracovník, který po omezenou dobu plní úkoly mimo zemi, v níž obvykle pracuje. Jak je popsáno v příloze 3, lze předpokládat, že obvyklé místo výkonu práce je v členském státě, ze kterého řidič obvykle vykonává podstatnou část své práce.

Zjevný rozpor mezi platným pracovním právem uvedeným v řádku c.7 prohlášení o vyslání na jedné straně a obvyklým místem výkonu práce řidiče na straně druhé by měl být podnětem k dalšímu šetření prostřednictvím příslušných modulů IMI. Příslušné orgány si mohou například vyžádat pracovní smlouvu a/nebo jiné záznamy, aby zjistily, zda jsou informace uvedené v prohlášení o vyslání správné.

- Shoda mezi daty vyslání a daty nástupu do zaměstnání  
Silniční policista může zjistit, že pracovní smlouva začala přibližně ve stejný den jako situace vyslání. To opravňuje k dalšímu prověření platného pracovního práva a souvisejících situací vyslání<sup>33</sup>.

Datum zahájení pracovního poměru je uvedeno v řádku c.6 prohlášení o vyslání. Doba vyslání je uvedena v řádku a.2. Záznamy z tachografu mohou také poukázat na nedostatečnou aktivitu řidiče v zemi usazení zaměstnavatele.

- Řidič je samostatně výdělečně činný nebo je najat prostřednictvím agentury práce na dobu určitou:  
Je nepravděpodobné, že by samostatně výdělečně činný řidič měl k dispozici prohlášení o vyslání. Červený praporek sdělený příslušným orgánům IMI, které mají přístup k modulu o vyslání, by mohl užitečně spustit následné kontroly, aby se zajistilo, že samostatně výdělečně činný řidič je skutečně nezávislým dodavatelem.
- Nesoulad mezi nákladním listem (např. e-CMR) a údaji z tachografu.  
Takový nesoulad by vznikl například tehdy, pokud by kód země uvádějící polohu vozidla uváděl jinou zemi, než je země uvedená v nákladním listu.

Další nesrovnalost může vzniknout, pokud tachograf vykazuje více operací, než je uvedeno v nákladním listu. To může být známkou obcházení platných pravidel pro vyslání.

- Porušení doby řízení a odpočinku:

---

<sup>33</sup> Viz například článek 4 směrnice o vymáhání 2014/67.

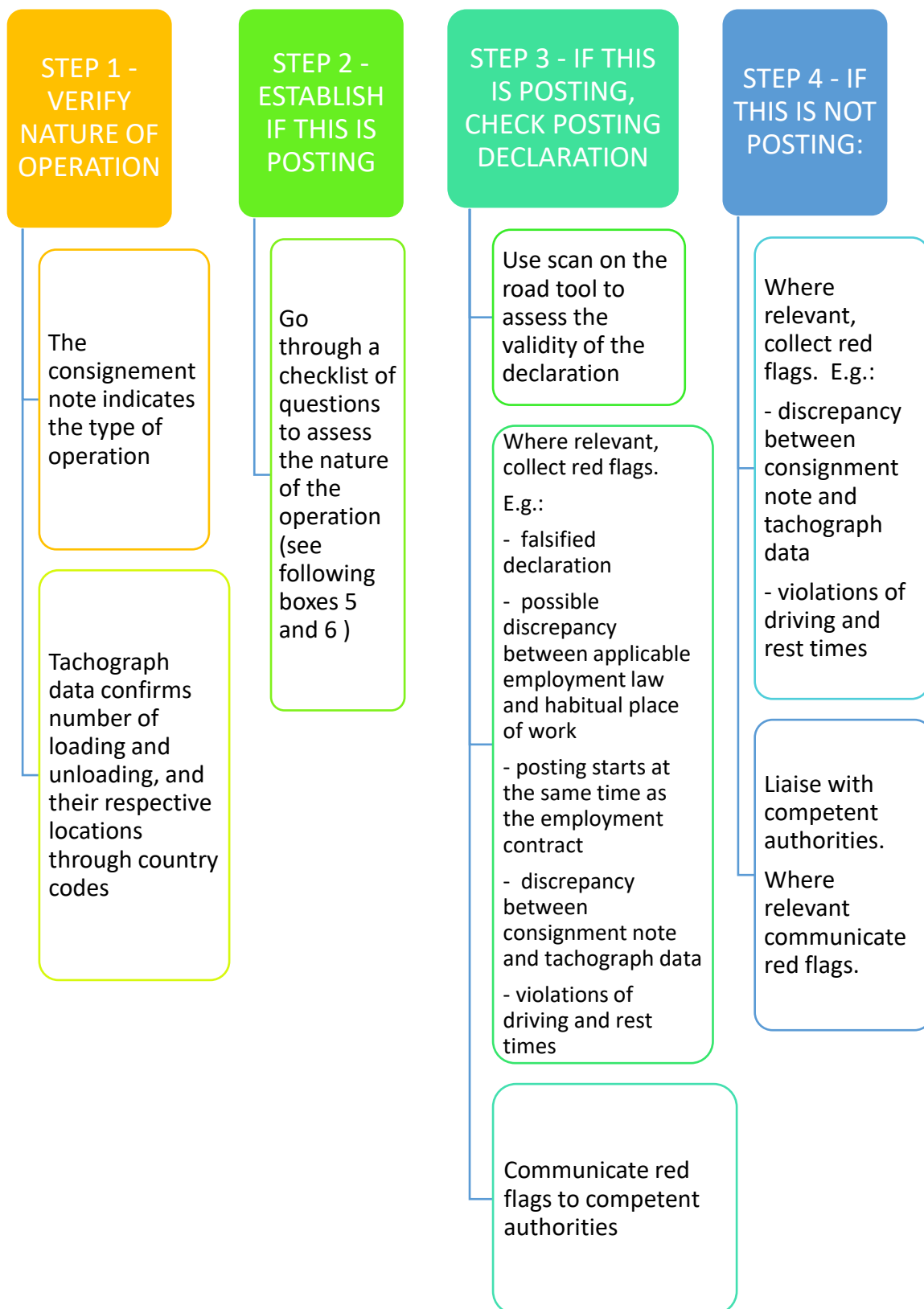
Shromážděné informace o dodržování doby řízení a odpočinku mohou být využity k tomu, aby se společnosti zaměřily na kontrolu pravidel vysílání. Společnosti, které mají vysoké skóre rizikivosti, mohou být kontrolovány častěji a komplexněji.

### **3.2.4 Možné způsoby postupu při silničních kontrolách: Postupnost a kontrolní seznam otázek. .**

Následující Obrázek 1 Postupný přístup k silniční kontrole a doprovodné kontrolní seznamy otázek (Box 5 a Box 6) poskytují postupný přístup k silniční kontrole. Silniční kontroloři by měli nejprve ověřit povahu operace, zejména porovnáním informací uvedených v nákladním listu s údaji z tachografu. Poté by měli pochopit, zda operace spadá do rozsahu vysílání, či nikoli. Za tímto účelem je v rámečcích 5 (pro nákladní dopravu) a 6 (pro osobní dopravu) navržen kontrolní seznam otázek pro rychlé zjištění, zda operace představuje vyslání, či nikoli. Pokud operace představuje vyslání, měly by silniční orgány hledat existenci prohlášení o vyslání a ověřit, zda informace v něm obsažené odpovídají situaci vyslání. U všech operací by měla být v případě potřeby shromážděna červená znamení a sdělena příslušnému orgánu k další kontrole.

Obrázek 2 a Obrázek 3 znázorňují postupné kroky orgánů silniční dopravy, které začínají kontrolu kabotáže. První krok spočívá v identifikaci situace kabotáže, většinou na základě elektronického nákladního listu nebo papírového nákladního listu. Pokud je kabotáž potvrzena, a tudíž se na ni vztahují pravidla pro vysílání, měl by silniční kontrolor přistoupit ke kontrole platnosti dokladů o vysílání a případně shromáždit červené příznaky a sdělit informace příslušnému orgánu pro následné kontroly.

Pokud se nejedná o kabotáž, bude pracovník silniční kontroly postupovat krok za krokem, aby zjistil, zda je provoz oprávněně osvobozen od vysílání, či nikoli. V relevantních případech je třeba vždy shromáždit červené vlajky a spolu s dalšími relevantními informacemi je sdělit příslušným orgánům.



Obrázek 1 Postupný přístup k silniční kontrole

Tento kontrolní seznam otázek má pomoci silničnímu úředníkovi zjistit, zda se na základě povahy silniční dopravy použijí pravidla pro vysílání pracovníků. Doporučuje se postupovat podle otázek v pořadí, v jakém jsou uvedeny. Jsou-li zaškrtnuta všechna políčka v rámci určitého kroku, je operace identifikována a není třeba pokračovat v dalších otázkách.

**Krok 1: jedná se o kabotáž?**

- Je nákladní list a tachograf dokladem o kabotáži?

(Pokud je operací více, než je zákonné maximum, řidič by měl být stále považován za vyslaného)

**Krok 1a: jedná se o tranzit?**

- Projíždí řidič bez nakládky nebo vykládky?

**Krok 1c: jedná se o jednoduchou oboustrannou operaci?**

- Jezdí řidič do členského státu, v němž je provozovatel silniční dopravy usazen, nebo z něj na základě smlouvy o přepravě?
- Je zřejmé, že řidič během této jízdy neprováděl nebo nebude provádět nakládku nebo vykládku?

Poznámka: jednoduchá dvoustranná operace může také spočívat v počátečním nebo konečném silničním úseku kombinované přepravy.

**Krok 1d: je to 1+1?**

- Jede řidič do členského státu, v němž je provozovatel silnice usazen, nebo z něj?
- Zahrnuje tato mezinárodní cesta:
  - o Jedna činnost nakládky nebo vykládky NEBO
  - o Jedna činnost nakládky a jedna činnost vykládky?
- Je zřejmé, že řidič nevykonává nebo nebude vykonávat 2 činnosti v tomtéž členském státě?

**Krok 1d: je 0+2?**

- Provádí řidič zpáteční jízdu do členského státu, v němž je provozovatel silniční dopravy usazen, nebo z něj?
- Je zřejmé, že řidič neprováděl nebo nebude provádět nakládku nebo vykládku během jedné z jízd (zpáteční nebo odchozí)?
- Zahrnuje druhá cesta (zpáteční nebo odchozí):
  - o Dvě činnosti nakládky nebo vykládky NEBO
  - o Dvě činnosti nakládky a dvě činnosti vykládky?
- Je zřejmé, že řidič neprováděl nebo nebude provádět více než jednu činnost nakládky nebo vykládky v témže členském státě?

*Box 5 - Kontrolní seznam otázek pro silniční kontroly při přepravě zboží*

**Krok 1: jedná se o kabotáž?**

- Je formulář povolení (pro pravidelnou přepravu osob) nebo jízdní list (pro příležitostnou přepravu osob) dokladem o kabotáži?

**Krok 1a: jedná se o tranzit?**

- Projíždí řidič bez nástupu a výstupu cestujících?

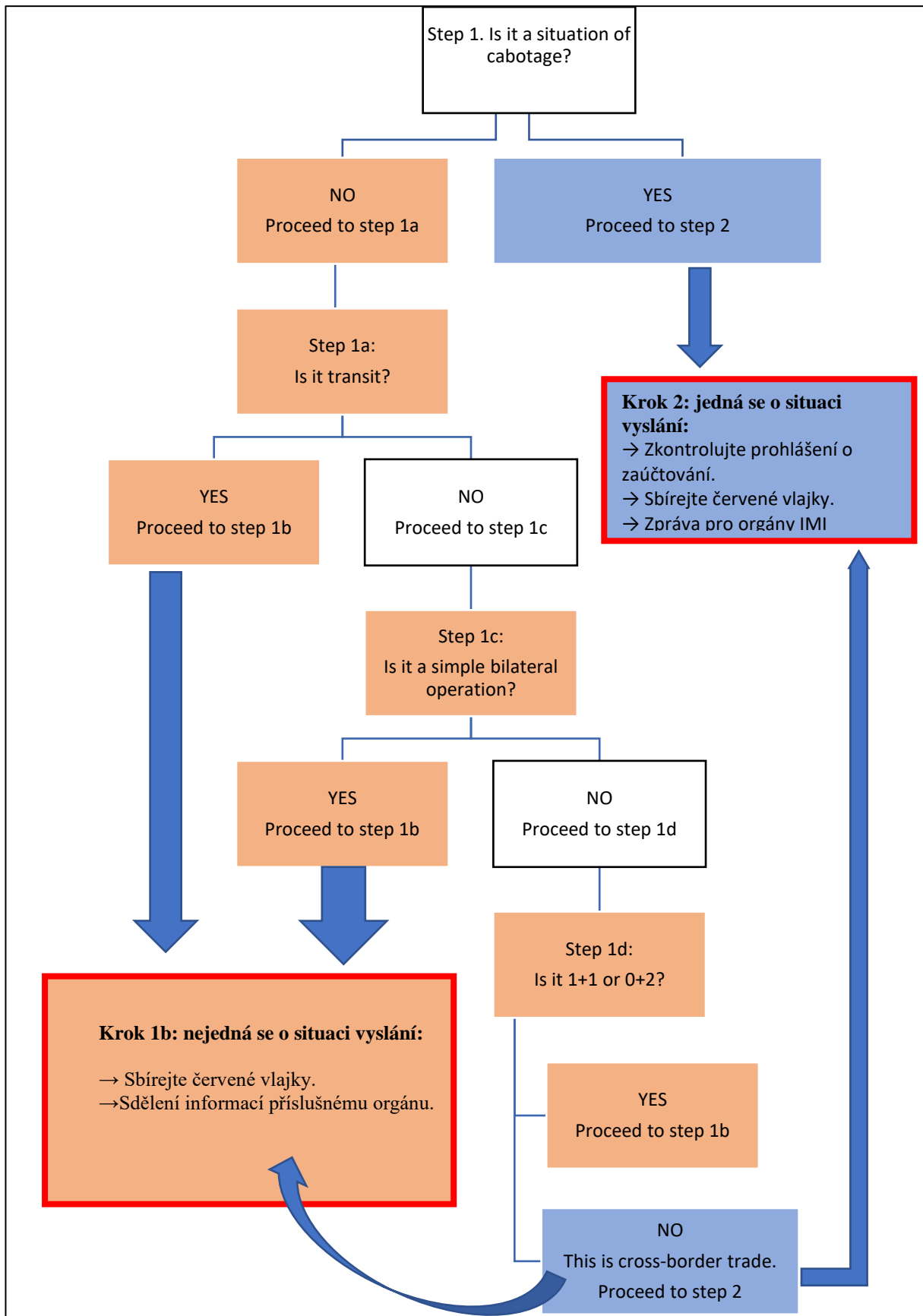
**Krok 1c: jedná se o jednoduchou oboustrannou operaci?**

- Provádí řidič jednu z následujících operací?
  - nástup cestujících v členském státě usazení a výstup v zemi určení?
  - nástup cestujících v zemi určení a výstup v zemi usazení?
  - při místních výletech se stejnou skupinou cestujících, kteří nejsou rezidenty, v návaznosti na mezinárodní přepravu se stejnými cestujícími ve stejném vozidle nebo ve vozidle patřícím stejné společnosti?

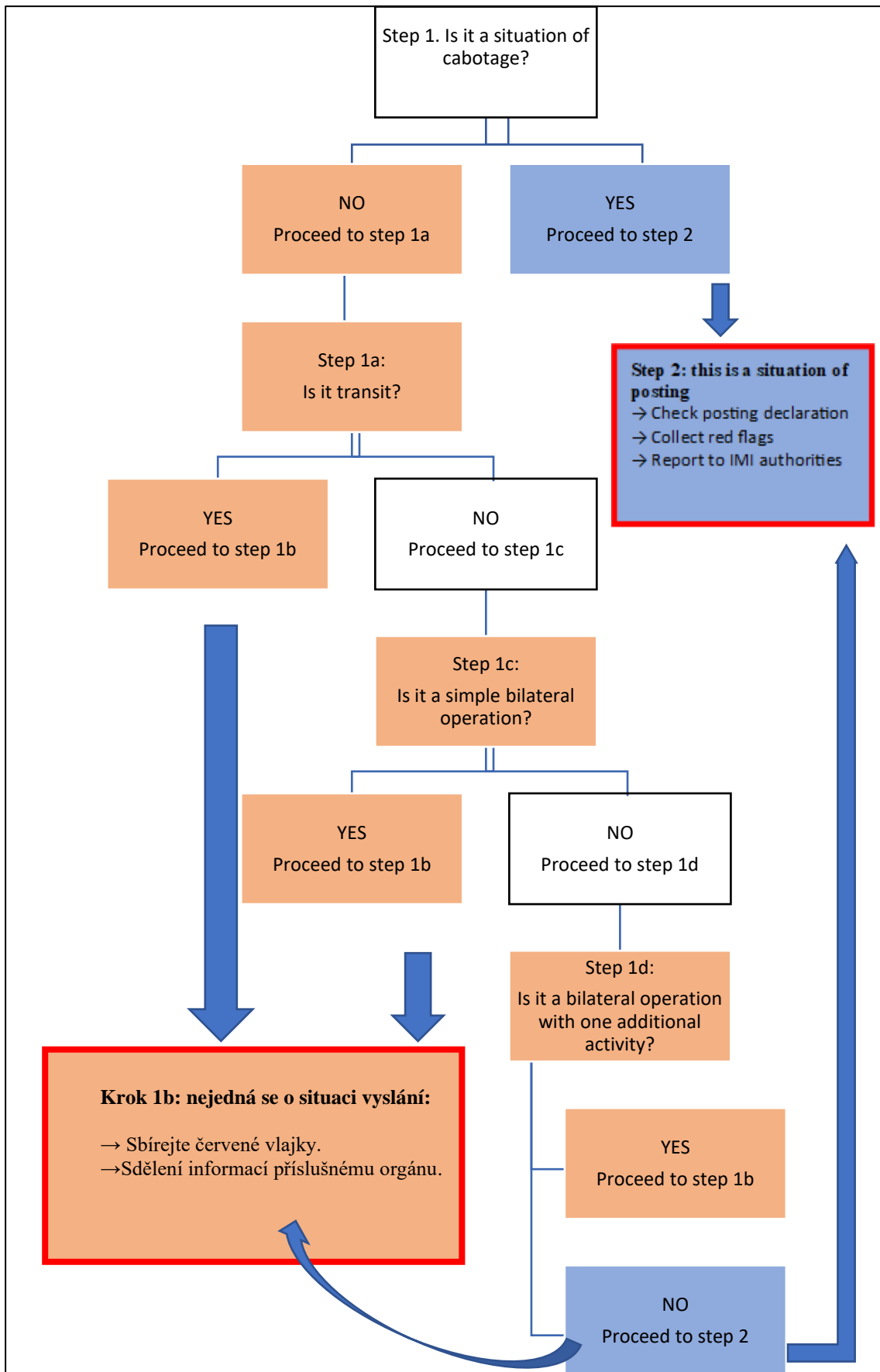
**Krok 1d: je dvoustranná operace s jednou další činností?**

- Jede řidič do členského státu, v němž je provozovatel silnice usazen, nebo z něj?
- Zahrnuje tato mezinárodní cesta:
  - Jedna činnost nástupu cestujících nebo jedna činnost výstupu cestujících NEBO
  - Jedna činnost spočívá v nástupu cestujících a jedna v jejich výstupu?
- Je zřejmé, že řidič nevykonává nebo nebude vykonávat dvě činnosti ve stejném členském státě?

*Box 6 - Kontrolní seznam otázek pro silniční kontroly přepravy cestujících*



Obrázek 2 - Postup při přepravě zboží krok za krokem



Obrázek 3 - Postupné kroky při přepravě cestujících

### 3.3 Kontroly IMI

Nezávisle na silniční kontrole nebo jako její doplněk mohou probíhat další kontroly prostřednictvím rozhraní IMI a v dobré shodě s příslušnými orgány členského státu, v němž je společnost usazena.

Z těchto pokynů vyplývá, že k výměně informací mezi členskými státy prostřednictvím systému IMI může docházet za tří okolností:

- V návaznosti na silniční kontroly, při nichž byla zjištěna situace s vývěskami.
- V návaznosti na silniční kontroly, při nichž pracovník silniční kontroly upozornil na červené signály.
- Nezávisle na silničních kontrolách, například na základě hodnocení rizik. Orgány IMI mohou při stanovování priorit těchto kontrol vycházet také z červených praporek uvedených ve výše uvedeném *oddíle 3.2.3*.

#### 3.3.1 Přehled modulů IMI

Systém IMI je vícejazyčný online nástroj, jehož cílem je usnadnit výměnu informací mezi donucovacími orgány hostitelského členského státu ("*hostitelské orgány*") a členského státu, v němž je společnost usazena ("*domovské orgány*"). V současné době systém IMI podporuje postupy spolupráce v 17 různých oblastech politiky.

Tři moduly IMI se týkají konkrétního prosazování pravidel silniční dopravy:

- Cílem modulu "*Silniční doprava - podmínky usazení*" je usnadnit výměnu informací za účelem kontroly existence účinného a stabilního usazení společnosti.
- Cílem modulu "*Silniční doprava - sociální pravidla*" je usnadnit výměnu informací pro kontrolu efektivního uplatňování doby řízení, přestávek a doby odpočinku.
- Modul "*Silniční doprava - Prohlášení o vysílání*", na který je napojeno veřejné rozhraní RTPD, aby provozovatelé silnic mohli podávat prohlášení o vysílání.
- Vymáhání ustanovení *lex specialis probíhá* převážně prostřednictvím systému IMI napojeného na RTPD. Hostitelské orgány používají tento modul k přezkumu všech prohlášení o vysílání. Mají také možnost zasílat provozovateli žádosti o další dokumenty (viz *oddíl 3.3.3* níže). Pokud provozovatel neodpoví ve lhůtě 8 týdnů, mohou hostitelské orgány požádat domovské orgány o informace ve lhůtě 25 dnů (viz *oddíl 3.4* níže).

Při odpovídání na žádosti o informace má provozovatel možnost navázat komunikaci s hostitelskými orgány přímo na portálu. Všechny příslušné orgány si také mohou mezi sebou vyměňovat bezplatné textové zprávy. Veškeré informace poskytnuté jako volný text mohou být automaticky přeloženy službou napojenou na systém IMI (eTranslation)<sup>34</sup>.

Modul Silniční doprava - Prohlášení o vysílání lze použít pouze v rozsahu, v jakém provozovatel podal prohlášení o vysílání. Převážně operace, které nepředstavují vysílání, se v tomto rozhraní nesmí zobrazit. Důležité je, že dopravní operace, které mohou představovat

---

<sup>34</sup> Uživatelskou příručku k RTPD naleznete na tomto odkazu: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).



vyslání, ale u nichž provozovatel nepodal prohlášení o vyslání, se nezobrazí ani v modulu Silniční doprava - Prohlášení o vyslání.

I když je v RPTD předloženo prohlášení o vyslání, samotný modul Silniční doprava - Prohlášení o vyslání neumožňuje hostitelským orgánům zkontrolovat všechny prvky související s vysláním, jako jsou například praktiky poštovních schránek nebo existence skutečného pracovního poměru v členském státě usazení.

Ve všech těchto případech je třeba provést další šetření IMI prostřednictvím jiného rozhraní: modulu "*Silniční doprava - podmínky usazení*" a/nebo obecného modulu "*Vysílání pracovníků*". Použití posledně uvedeného modulu bylo formalizováno směrnicí 2014/67 o prosazování vysílání pracovníků. Hostitelské orgány mohou zasílat standardizované žádosti o informace s cílem posoudit existenci skutečného vyslání, zabránit zneužívání a obcházení a posoudit dodržování platných pracovních podmínek, včetně odměňování<sup>35</sup>.

Orgány odpovědné za modul Vysílání pracovníků často nejsou totožné s orgány, které se spoléhají na modul Silniční doprava - Prohlášení o vyslání. Proto je nezbytná účinná komunikace mezi všemi hostitelskými orgány, v opačném případě mohou operace silniční dopravy uniknout jakékoli formě prosazování IMI, pokud je provozovatelé nedokumentují. Spolupráce mezi hostitelskými orgány je rovněž nezbytná pro kontrolu dodržování platných podmínek pro vyslané řidiče.

#### **Shrnutí:**

Kontrola dodržování *lex specialis* probíhá převážně prostřednictvím systému IMI v souladu s následujícím postupem:

- **Krok 1:** Hostitelské orgány podají společnosti přímou žádost o systém IMI. Žádost přijde automaticky společnosti, která obdrží oznámení.
- **Krok 2:** Společnost obdrží žádost prostřednictvím RPTD a má 8 týdnů na předložení požadovaných dokumentů.
- **Krok 3:** Pokud společnost nepředloží doklady do 8 týdnů, systém IMI informuje hostitelské orgány, že nyní mohou požádat o pomoc orgány domovského státu.
- **Krok 4:** Na žádost hostitelských orgánů systému IMI se domovské orgány obrátí na společnost (včetně kontroly v jejích prostorách), aby do 25 pracovních dnů získaly požadované dokumenty. Za tímto účelem mají domovské orgány přístup ke všem výměnám a dokumentům, které hostitelské orgány od společnosti obdrží.

Souběžně s RPTD musí být dopravní orgány schopny účinně využívat obecný modul vysílání pracovníků, aby zabránily zneužívání a obcházení, zejména v případech, kdy neexistuje žádné prohlášení o vyslání.

Různé moduly IMI mohou mít na starosti různé orgány v rámci jednoho členského státu. Účinné prosazování vyžaduje, aby mezi těmito orgány existovaly komunikační kanály.

<sup>35</sup> Uživatelskou příručku k obecnému modulu *Vysílání pracovníků* naleznete na tomto odkazu: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

### 3.3.2 Cíle

Kontroly IMI jsou zásadním aspektem účinného prosazování pravidel pro vysílání pracovníků a souvisejících pravidel. Vzhledem k omezenému času a prostředkům, které jsou na silnicích k dispozici, mohou hloubkové kontroly probíhat pouze mimo silniční kontroly a rozhraní IMI může sloužit jako nástroj k zahájení těchto důkladnějších kontrol.

Kontroly IMI prováděné v rámci modulů silniční dopravy mohou sledovat jeden nebo více z následujících cílů:

- zjistit situaci vyslání.
- posoudit zneužití statusu vyslání obcházením platných právních předpisů pro individuální pracovní smlouvu.
- v případě zjištění skutečné situace vyslání kontrolovat dodržování platných pracovních podmínek hostitelského členského státu.

Pokud mají dopravní orgány během šetření IMI podezření na falešnou samostatnou výdělečnou činnost nebo praktiky poštovních schránek v členském státě usazení, musí být provedeny další kontroly prostřednictvím příslušných modulů, včetně obecného modulu o vysílání pracovníků a modulu o podmínkách usazení.

### 3.3.3 Dokumenty, které lze vyžádat

Podle *lex specialis* mohou příslušné orgány požadovat, aby provozovatel do osmi týdnů prostřednictvím RPTD zaslal kopie:

- záznamy z tachografů;
- nákladní listy (např. e-CMR);
- dokumentaci týkající se odměny řidiče za dobu vyslání;
- pracovní smlouvu;
- výkazy práce týkající se práce řidiče;
- doklady o platbách.

Kontroly IMI se mohou týkat až jednoho roku vyslání od data žádosti o dokumenty a mohou se týkat jednoho konkrétního řidiče nebo všech řidičů ve společnosti.

#### 3.3.3.1 Prohlášení o vyslání

Informace z hlášení o vyslání jsou v systému IMI uloženy po dobu 24 měsíců. Pokud společnost nemá k dispozici prohlášení o vyslání, nezobrazí se v modulu Silniční doprava - Prohlášení o vyslání, a může tak uniknout jakékoli formě hloubkové kontroly. Úloha silničního kontrolora je proto zásadní, aby v případě potřeby signalizoval příslušným orgánům existenci těchto společností. Zejména v případě, že situace vyslání byla zjištěna silničním kontrolním orgánem a v případě neexistence platného prohlášení by další šetření mohla být provedena prostřednictvím obecného modulu IMI o vysílání pracovníků.

### **3.3.3.2 Nákladní listy a záznamy z tachografu**

Nákladní listy obsahují informace o přepravní operaci. Záznamy z tachografu obsahují důležité údaje o době jízdy a odpočinku a také údaje o poloze vozidla.

Nákladní listy a záznamy tachografu pomohou určit situace vyslání - včetně času začátku a konce. Pro ilustraci, pokud nákladní list dokládá situaci kabotáže, měl by být řidič považován za vyslaného v hostitelském členském státě.

Portál přijímá následující formáty podpůrných dokumentů: .bmp, .clp, .dcm, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portál je také kompatibilní se všemi softwary tachografů.

### **3.3.3.3 Dokumentace týkající se odměn, dokladů o platbách a výkazů pracovní doby.**

V případě, že je zjištěna skutečná situace vyslání, měl by řidič obdržet odměnu a odpracovat pracovní dobu v souladu s normami hostitelské země.

Hodiny v časových výkazech by měly odpovídat hodinám vypočteným z nákladního listu a údajů z tachografu. Hodiny na výplatních páskách by měly odpovídat časovým výkazům. Výplatní pásy by pak měly být porovnány s bankovními převody, aby bylo zajištěno, že odměna byla vyplacena v plné výši.

### **3.3.3.4 Pracovní smlouva**

Pracovní smlouva obsahuje základní informace pro určení obvyklého místa výkonu práce a situace vyslání. Například od 1. srpna 2022 by pracovní smlouvy měly obsahovat písemné informace o místě nebo místech výkonu práce, odměně, režimu práce a identifikaci instituce sociálního zabezpečení, která přijímá příspěvky zaměstnavatele<sup>36</sup>.

## **3.4 Spolupráce mezi orgány**

### **3.4.1 Vzájemná pomoc s členským státem usazení**

---

<sup>36</sup> Viz směrnice 2019/1152.

Hostitelské orgány mohou prostřednictvím systému IMI požádat o spolupráci s členským státem usazení za těchto okolností:

- Společnost na žádost o informace v požadované lhůtě neodpověděla nebo odpověděla pouze částečně.
- Společnost tvrdí, že v rozporu s tím, co zjistil silniční exekutor, neprováděla ve vyšetřovaném období na území žádnou činnost.
- Hostitelské orgány chtějí kontrolovat dodržování pracovních podmínek platných pro vyslané řidiče.
- Vedoucí dopravy tvrdí, že řidič je samostatně výdělečně činný.

V závislosti na povaze žádosti lze o výměnu informací požádat prostřednictvím různých modulů IMI, včetně modulu RTPD a obecného modulu *Vysílání pracovníků*.

Pokud je prostřednictvím systému IMI podána žádost o pomoc, musí příslušné orgány členského státu usazení zajistit, aby požadované informace poskytl do 25 pracovních dnů.

### **3.4.2 Úloha sociálních partnerů**

V závislosti na národních tradicích se mohou sociální partneři aktivně podílet na prosazování *lex specialis* a souvisejících pravidel. Například ve Švédsku jsou pracovní podmínky platné pro vyslané řidiče z velké části obsaženy v kolektivních smlouvách a sociální partneři přebírají veškerou odpovědnost za kontrolu dodržování těchto kolektivních smluv. Pro takové situace by bylo dobrým postupem zajistit, aby sociální partneři měli přístup k prohlášením o vyslání předloženým v RTPD. Taková komunikace je skutečně nezbytným předpokladem pro to, aby sociální partneři mohli provádět cílené kontroly.

## **Příloha 1: Kdy se na řidiče vztahují nebo nevztahují pravidla pro vysílání: vysvětlení pro nákladní dopravu.**

### **Vysílání řidičů podle směrnice (EU) 2020/1057: Vysvětlení a vyjmutí z působnosti ve vztahu k operacím**

#### **Úvod**

Tento dokument reaguje na potřebu úplného vysvětlení základních pojmů pravidel vysílání za účelem jejich prosazování. Jedná se o postupné vysvětlování pravidel pro vysílání pracovníků: nejprve základní pojmy (oddíl 1), poté zjednodušený výklad vedoucí k prvnímu pochopení pravidel (oddíl 2), poté úplné vysvětlení se všemi podmínkami a kritérii (oddíl 3).

Pochopení zvláštních pravidel pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy (srov. *lex specialis*, směrnice (EU) 2020/1057) bylo projednáno v odborné skupině Komise pro vysílání řidičů, v níž byly zastoupeny všechny členské státy a zúčastněné strany. Útvary Komise připravily vysvětlující dokumenty, které byly přezkoumány a potvrzeny právním oddělením Komise. Je však třeba poznamenat, že výklad práva EU zůstává v pravomoci Evropského soudního dvora.

## 1. Hlavní pojmy

	DEFINICE	PRÁVNÍ ZÁKLAD
VYSÍLÁNÍ	<p>Provozovatel silniční nákladní dopravy vysílá řidiče na území jiné země na svůj účet a pod svým vedením na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem silniční nákladní dopravy, který vysílání provádí, a stranou, pro kterou jsou přepravní služby určeny. Řidič působí na území této země za předpokladu, že mezi provozovatelem silniční nákladní dopravy, který vysílání uskutečnil, a řidičem existuje po dobu vyslání pracovněprávní vztah.</p> <p>Stručně řečeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Řidič je v pracovněprávním vztahu k podniku silniční nákladní dopravy/provozovateli;</li> <li>• Provozovatel požádá tohoto řidiče o poskytování dopravních služeb v jiném členském státě (jiném členském státě, než ve kterém je tento podnik usazen).</li> </ul>	Článek 1.3.a obecné směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků
ČLENSKÝ STÁT USAZENÍ	kde je podnik usazen, bez ohledu na to, zda jeho vedoucí dopravy pochází z jiné země.	Čl. 2 odst. 8 nařízení (ES) č. 1071/2009
HOSTITELSKÝ ČLENSKÝ STÁT	Země, ve které se přepravní operace provádí (a která není zemí usazení podniku).	

	DEFINICE	PRÁVNÍ ZÁKLAD
MEZINÁRODNÍ DVOUSTRANNÁ OPERACE	Pohyb zboží mezi členským státem usazení a jinou zemí (členským státem nebo třetí zemí). Operace zahrnuje dvě země, z nichž jedna je zemí usazení (na začátku nebo na konci).	10. bod odůvodnění a čl. 1 odst. 3 směrnice (EU) 2020/1057
MEZINÁRODNÍ NEOBCHODNÍ OPERACE / KŘÍŽOVÉ OBCHODNÍ OPERACE	Operace se týká dvou zemí, z nichž ani jedna není zemí usazení provozovatele, který operaci provádí (nakládka v jedné a vykládka v druhé zemi).	13. bod odůvodnění směrnice 2020/1057
KABOTÁŽ	Vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu prováděná dočasně na území hostitelského členského státu (provozovatelem usazeným v jiném členském státě).	Čl. 2 odst. 6 nařízení (ES) č. 1072/2009
CESTA NÁKLADU <b>BEZ</b>	Prázdná jízda (bez dalšího zboží na palubě vozidla) spojená s jinou jízdou s nákladem.	Čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 1072/2009
TRANZIT	Pohyb po území země bez provádění nakládky nebo vykládky. Neexistuje žádná souvislost mezi činnostmi řidiče a členským státem, kterým projíždí.	11. bod odůvodnění a čl. 1 odst. 5 směrnice (EU) 2020/1057
DOPLŇKOVÁ ČINNOST	Doplňkovou činností je nakládka a/nebo vykládka prováděná v rámci dvoustranné přepravy v členských státech nebo třetích zemích, kterými řidič projíždí, pokud řidič nenakládá a nevykládá zboží ve stejném členském státě (jednalo by se o kabotáž).	Čl. 1 odst. 3 třetí pododstavec směrnice (EU) 2020/1057  Poznámka: křížové obchodní operace nikdy nezahrnují zemi usazení, zatímco doplňková

	DEFINICE	PRÁVNÍ ZÁKLAD
		činnost může zahrnovat zemi usazení.

## 2. V oblasti působnosti a mimo oblast působnosti vysílání: zjednodušené vysvětlení



<b>Základní pravidlo</b>	<p><b>Podívejte se, zda je země usazení místem, kde konkrétní přepravní operace začíná nebo končí. V takovém případě se pravidla pro vysílání neuplatní. Pokud je vazba na zemi usazení zachována, pravidla pro vysílání se NEPOUŽIJÍ.</b></p> <p><i>Lex Specialis</i> o vysílání řidičů odkazuje na typ operace, aby určil, zda se použijí pravidla pro vysílání. V textu jsou uvedeny tři hlavní typy přepravních operací: dvoustranné, kabotážní a křížové. V souladu s tím:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dvoustranná smlouva není nikdy v oblasti působnosti.</li> <li>2. Kabotáž je vždy v oblasti působnosti.</li> <li>3. Křížové obchodní operace spadají do oblasti působnosti, ale z tohoto základního pravidla existují určité výjimky.</li> </ol>	<p>Příklad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vazba na zemi usazení je zachována (dvoustranná operace): pokud se dopravní operace týká země usazení na začátku a/nebo na konci, řidič není považován za vyslaného.</li> <li>• Ztrácí se vazba na zemi usazení (kabotáž a křížový obchod): platí pravidla pro vysílání.</li> </ul>
<b>Výjimky ze základního pravidla</b>	<p>Pravidla pro vysílání se NEPOUŽÍVAJÍ / řidič NENÍ považován za vyslaného.</p>	
<b>1.</b>	<p>Omezený počet dalších činností, pokud jsou prováděny během dvoustranné operace, nespadá do oblasti působnosti vysílání (výjimky 1 + 1 a 0 + 2). Dodatečná činnost může být v oblasti působnosti nebo mimo ni v závislosti na tom, zda se na ni vztahují výjimky 1 + 1 nebo 0 + 2.</p>	<p>Příklad: Pokud řidič během dvoustranné operace nakládá v jedné zemi a vykládá v jiné zemi, z nichž žádná není zemí usazení, tato další činnost NENÍ v oblasti působnosti.</p>
<b>2.</b>	<p>V kombinované dopravě, kdy počáteční nebo konečný silniční úsek tvoří samostatně mezinárodní dvoustranná přeprava.</p>	<p>12. bod odůvodnění a čl. 1 odst. 6 směrnice (EU) 2020/1057</p>

3.	Tranzit	Řidič projíždí zemí, aniž by prováděl jakoukoli činnost spojenou s nakládkou/vykládkou (zastávky jsou povoleny).
<b>Jízda bez nákladu (jízda naprázdno)</b>	Jízda bez nákladu je buď v oblasti působnosti, nebo mimo ni v závislosti na tom, zda operace, která tuto jízdu bez nákladu spouští, je sama v oblasti působnosti, nebo mimo ni.	Jízda bez nákladu NENÍ v oblasti působnosti, pokud je uskutečněna v souvislosti s dvoustrannou operací (vyňata). Jízda bez nákladu spadá do oblasti působnosti, pokud je uskutečněna v souvislosti s kabotáží nebo mezinárodním neobchodem / křížovým obchodem.

### 3. V oblasti působnosti a mimo oblast působnosti vysílání: posouzení na dopravní operaci

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
Kabotáž	<p>Celá operace od nakládky po vykládku probíhá NA území země, kde provozovatel není usazen.</p> <p>Během kabotáže VŽDY platí pravidla pro vysílání.</p>	X		<p><u>Začátek situace s vysíláním:</u></p> <p>Situace vyslání začíná teprve tehdy, když řidič zahájí jízdu bez nákladu směrem k místu, kde naloží zboží, které má být přepravováno v rámci kabotáže.</p> <p><u>Konec situace s vysíláním:</u></p> <p>Vysílání pokračuje po celou dobu provádění kabotáže a končí po vyložení zboží a ukončení kabotáže.</p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	<p>Aby bylo možné provádět kabotážní přepravu, musí být nejprve dokončena mezinárodní dvoustranná přeprava. Teprve po úplném vyložení zboží připojeného k mezinárodní příchozí cestě lze provádět kabotážní operace (nařízení 1072/2009).</p> <p>Odkazy: Čl. 8 odst. 2 nařízení 1072/2009, čl. 1 bod 7 směrnice 2020/1057.</p>			<p><u>Následuje návrat do země usazení</u></p> <p>Pokud se řidič po ukončení kabotáže vrátí do země usazení, a to buď s prázdným nákladním vozidlem, nebo s novým zbožím naloženým v rámci nové dvoustranné operace, nepovažuje se řidič za vyslaného od ukončení vykládky kabotážního zboží.</p>
<p>Křížové obchodní operace mimo zemi usazení:</p> <p>nakládka a vykládka (v rámci neoboustranné přepravy).</p>	<p>Dopravní operace prováděné MEZI dvěma zeměmi, z nichž žádná není zemí usazení provozovatele.</p> <p>Platí pravidla pro vysílání příspěvků.</p> <p>Odkazy: 12. a 13. bod odůvodnění směrnice 2020/1057 hovoří o přeshraničních</p>	X		<p><u>Začátek situace s vysíláním:</u></p> <p>Situace vyslání nezačíná ihned po ukončení mezinárodní dvoustranné operace, ale až v okamžiku, kdy řidič zahájí jízdu bez nákladu směrem k místu nakládky v daném členském státě, aby naložil zboží, které má být přepraveno v rámci křížového obchodu.</p> <p>Dokud není zboží vyloženo, považuje se řidič za vyslaného v zemi, odkud zahájil cestu s vyloženým zbožím za účelem nakládky, dokud tuto zemi neopustí, a</p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	obchodních operacích jako o "neustranných dopravních operacích".			<p>dále je vyslán v zemi, kde je zboží vykládáno od hraničního přechodu v této zemi, dokud vykládku nedokončí.</p> <p><u>Konec situace s vysíláním:</u> Řidič zůstává vyslán až do vyložení zboží.</p> <p><u>Následuje cesta bez nákladu nebo nová dvoustranná operace</u> Zpáteční cesta bez nákladu přes území země, kde bylo zboží vyloženo, a zpět do země usazení nespadá pod pravidla vysílání.</p> <p>Totéž platí v případě, že řidič zahájí novou dvoustrannou cestu (se zemí usazení jako zemí určení / vykládky): od okamžiku vykládky zboží spojeného s křižovou</p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
				obchodní operací až do dosažení konečného místa určení v zemi usazení se řidič nepovažuje za vyslaného.
Úvodní a závěrečný silniční úsek kombinované přepravy	<p>Pokud je řidič zapojen do kombinované dopravy, je povaha služby poskytované během počátečního nebo konečného silničního úseku úzce spojena s členským státem usazení, pokud je silniční úsek sám o sobě dvoustrannou přepravou.</p> <p>Poznámka: vyčerpávající vysvětlení kombinované dopravy a prosazování naleznete v pokynech vypracovaných v rámci fokusní skupiny TRACE 2 Přístup na trh.</p> <p>Kombinovanou dopravou se rozumí přeprava zboží mezi různými zeměmi, kdy část přepravy probíhá po železnici, vnitrozemskou plavbou nebo po moři. Operace kombinované dopravy se považuje</p>		<b>X</b>	V kombinované dopravě, kdy počáteční nebo konečný úsek cesty tvoří samostatně mezinárodní dvoustranná přeprava, se řidič nepovažuje za vyslaného.

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	<p>za mezinárodní, pokud alespoň jeden z úseků dopravy překračuje hranice.</p> <p>Kombinovaná doprava, jak ji upravují předpisy EU, je přeprava zboží mezi členskými státy, kdy silniční nákladní vozidlo (přívěs, návěs, s tahačem nebo bez něj) s výměnnou nástavbou nebo kontejnerem o délce 20 stop nebo více využívá na <u>počátečním nebo konečném úseku cesty silnici a na druhém úseku železnici nebo vnitrozemské vodní cesty nebo námořní dopravu, pokud tento úsek přesahuje 100 km (vzdušnou čarou) a tvoří počáteční nebo konečný úsek cesty silniční dopravu.</u></p> <p>Silniční úsek kombinované dopravy může být na území jednoho členského státu nebo se může týkat několika členských států.</p>			

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	<p>12. bod odůvodnění a čl. 1 odst. 6 směrnice (EU) 2020/1057</p> <p>Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o stanovení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy.</p>			
Mezinárodní dvoustranná operace	<p>Přeprava mezi dvěma zeměmi, z nichž jedna je zemí usazení provozovatele.</p> <p>Pravidla pro zveřejňování příspěvků neplatí.</p>		<b>X</b>	<p><u>Doba trvání:</u></p> <p>Po celou dobu trvání dvoustranných operací (zahrnujících zemi usazení na začátku nebo na konci operace) se na řidiče nevztahují pravidla pro vysílání.</p> <p><u>Případ vícenásobných dvoustranných operací</u></p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	<p>Odkaz: Čl. 1 bod 3 druhý odstavec směrnice 2020/1057/ES.</p>			<p>Během jedné cesty, která zahrnuje zemi usazení (na začátku nebo na konci cesty), může být provedeno několik dvoustranných přepravních operací, z nichž každá je uvedena v samostatném nákladním listu, a nevztahují se na ně pravidla pro vysílání.</p> <p>10. bod odůvodnění směrnice (EU) 2020/1057</p> <p>Příklady:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ze země usazení: zboží naložené v zemi usazení se částečně vykládá ve třech různých zemích na základě tří různých nákladních listů.</li> <li>- Do země usazení: zboží naložené v zemi, která není zemí usazení, se částečně vyloží ve dvou jiných zemích na základě dvou nákladních listů před konečnou</li> </ul>



OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
				vykládkou v zemi usazení (na základě třetího nákladního listu).
<p>Dvoustranná operace</p> <p>+ jedna nakládka a/nebo vykládka v zemi, kterou řidič projíždí (1+1)</p>	<p>Jedna operace nakládky a/nebo vykládky v zemi, kterou řidič projíždí, se považuje za operaci mimo oblast působnosti pravidel pro vysílání, i když tato operace není součástí operace zahrnující zemi usazení.</p> <p>Aby bylo možné tuto výjimku využít, musí být splněny dvě kumulativní podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dvoustranná operace (mimo oblast působnosti pravidel pro vysílání) zahájena před provedením operace nakládání-vykládání;</li> <li>• Nakládku a vykládku zboží nelze provádět ve stejné zemi (protože by to bylo považováno za kabotáž, a</li> </ul>		<b>X</b>	<p>Po celou dobu trvání operace 1+1 nelze řidiče považovat za vyslaného pracovníka.</p> <p><u>Začátek a konec:</u></p> <p>Podle tohoto pravidla 1+1, pokud je v rámci probíhající dvoustranné operace prováděno více dodatečných činností, je první činnost vyňata z pravidel pro vysílání pracovníků. Následující činnosti spadají do působnosti pravidel pro vysílání, protože řidič již využil možnosti jedné vyňaté doplňkové činnosti nakládky a/nebo vykládky. V případě více než jedné doplňkové činnosti se vysílání uplatňuje od nakládky zboží až do ukončení doplňkové činnosti při vykládce*: poté řidič pokračuje v dvoustranné operaci a osvobození se znovu uplatní.</p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	<p>tudíž by to spadalo do oblasti působnosti).</p> <p><u>Jedna doplňková aktivita může být tvořena:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jedna nakládka nebo jedna vykládka samostatně; NEBO</li> <li>• jedna nakládka zboží v zemi A a jedna vykládka téhož zboží v zemi B v rámci dvoustranné operace.</li> </ul> <p><u>Pravidlo 1+1:</u></p> <p>Pokud řidič provádí dvě oboustranné operace, má možnost přidat 1 operaci na každou oboustrannou operaci.</p> <p>Pokud jsou prováděny dvě dvoustranné operace z členského státu usazení a do členského státu usazení, může být během každé z těchto dvou operací provedena další</p>			

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	<p>osvobozená křížová obchodní operace. Jedná se o tzv. pravidlo 1+1.</p> <p>Jedna osvobozená doplňková činnost může zahrnovat <u>jak</u> nakládku, tak vykládku.</p> <p>Jedna osvobozená doplňková činnost může zahrnovat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nakládací akce;</li> <li>- vykládka;</li> <li>- nakládání a vykládání.</li> </ul>			
<p>Dvoustranná operace</p> <p>+ dvě nakládky / vykládky při</p>	<p><u>Pravidlo 0+2:</u></p> <p>Pokud řidič nevyužil možnosti provést jednu dodatečnou činnost nakládky a/nebo vykládky osvobozenou od daně během dvoustranné přepravy z členského státu</p>		<b>X</b>	<p>Po celou dobu trvání operace 0+2 nelze řidiče považovat za vyslaného pracovníka.</p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
následujícím oboustranném provozu	<p>usazení a po této přepravě následuje dvoustranná přeprava zpět do členského státu usazení, mohou být během této dvoustranné přepravy zpět provedeny dvě dodatečné činnosti nakládky a/nebo vykládky osvobozené od daně. Jedná se o tzv. pravidlo 0+2.</p> <p>Kumulativní podmínky, které musí být splněny, aby bylo možné využít osvobození:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• existence probíhající dvoustranné operace, během níž řidič nevyužil možnosti provést jednu osvobozenou doplňkovou činnost nakládky a/nebo vykládky;</li> <li>• po této operaci následuje dvoustranná návratová operace do země usazení;</li> <li>• lze provádět dvě další činnosti osvobozené od daně, a to nakládku a/nebo vykládku, pokud se neprovádějí ve stejné zemi.</li> </ul>			

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
<p>Počáteční nebo koncový úsek kombinované dopravy</p> <p>Operace</p>	<p>V případě, že se silniční úsek sám o sobě skládá z mezinárodní dvoustranné přepravy.</p> <p>Recitál 12</p> <p>Čl.1.6. 6</p> <p>Kombinovaná doprava: Směrnice Rady 92/106/EHS</p>		<b>X</b>	
<p>Tranzit</p>	<p>Na tranzitní situaci se vždy nevztahují pravidla pro vysílání. Řidič není považován za vyslaného v zemi, kterou pouze "projíždí": projíždí územím členského státu, aniž by prováděl jakoukoli činnost spojenou s nakládkou nebo vykládkou zboží.</p> <p>Řidič může čerpat denní nebo týdenní odpočinek: čerpání denního nebo týdenního</p>		<b>X</b>	<p>Například: v případě (v rámci) přeshraniční obchodní operace mezi zemí A (kde je zboží naloženo) a zemí C (kde je zboží vyloženo) bude řidič považován za vyslaného v zemi A (až do opuštění země na hraničním přechodu) a za vyslaného v zemi C, ale nebude považován za vyslaného v zemi B, kterou řidič projíždí na své cestě do země C.</p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	odpočinku během přepravy nezakládá situaci vysílání.			
Prázdné jízdy / jízdy bez nákladu	<p>Jízda bez nákladu je buď v oblasti působnosti, nebo mimo ni v závislosti na tom, zda operace, která tuto jízdu bez nákladu spouští, je sama v oblasti působnosti, nebo mimo ni.</p> <p>Osvobozeno:</p>	X	X	<p>Vysílání v zásadě končí vykládkou zboží přepravovaného v rámci operace, na kterou se vztahují pravidla vysílání (např. v rámci kabotáže nebo křížového obchodu). Klasifikace následné jízdy bez nákladu jako vysílání nebo jako osvobození od vysílání závisí na tom, zda se na novou operaci, která je důvodem této jízdy bez nákladu, vztahují pravidla pro vysílání, či nikoli.</p> <p>Pokud řidič vstoupí na území hostitelské země s prázdným nákladním vozidlem, aby naložil zboží pro provoz podle pravidel pro vysílání, pak řidič začíná být</p>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
	<ul style="list-style-type: none"> <li>nenaložená cesta spojená s dvoustrannou cestou (např. "návrat domů do země usazení");</li> <li>jízda bez nákladu uskutečněná mezi dvěma po sobě následujícími dvoustrannými operacemi.</li> </ul> <p>Neosvobozeno: jízda bez nákladu prováděná za účelem kabotáže nebo křížového obchodu (mezinárodní neobchodní přeprava).</p>			<p>vysílán do tohoto členského státu od vstupu na území tohoto členského státu.</p> <p>V případě dvou po sobě jdoucích dvoustranných operací (jedna ze země A usazení do země B, následovaná jednou ze země C do země A) se na prázdnou jízdu ze země B (po vykládce) do země C (k nakládce) nevztahují pravidla pro vysílání.</p> <p>IN scope (příklad z otázek a odpovědí Komise): Řidič provede dvě různé jízdy bez nákladu a jednu křížovou jízdu mezi nimi.</p> <p>Sled cest mezi zeměmi A, B a C</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bez nákladu z bodu A do bodu B</li> <li>2. Křížový obchod z B do C</li> <li>3. Bez nákladu z C do A</li> </ol>

OPERACE	ROZHODUJÍCÍ PRVKY	IN SCOPE	OUT OBSAHU	Začátek a konec vysílání
				<p>Jízda bez nákladu ze země A do země B se uskutečňuje ve spojení s křížovou obchodní operací začínající v zemi B. Jinými slovy, řidič jede do země B, aby v zemi B naložil zboží pro křížovou obchodní operaci (mezi B a C). Proto se řidič považuje za vyslaného do země B od okamžiku vstupu do této země až do okamžiku opuštění této země. Toto období zahrnuje jízdu s prázdným nákladním vozidlem na místo nakládky v zemi B, nakládku zboží v zemi B a jeho přepravu přes území této země.</p> <p>Pak je řidič považován za vyslaného do země C od okamžiku vstupu do této země až do jejího opuštění.</p> <p>Řidič se nepovažuje za vyslaného v zemích, kterými projíždí (bez nakládky/vykládky) za účelem provedení křížové obchodní operace mezi dvěma jinými zeměmi.</p>



## **Příloha 2: Kdy se na řidiče vztahují pravidla pro vysílání a kdy ne: vysvětlení pro osobní dopravu**

Následující tabulka a vysvětlivky vycházejí z dokumentu Otázky a odpovědi, který vypracovaly útvary Komise. Vzhledem ke specifickým osobní dopravě je cílem tohoto dokumentu určit rozdíly v uplatňování pravidel pro vysílání pracovníků mezi nákladní a osobní dopravou a objasnit, zda některé typy jízd v osobní dopravě spadají do oblasti působnosti, nebo nikoli.

Připomínka: stejně jako v případě přepravy zboží se ve směrnici (EU) 2020/1057 pro určení, zda řidič zapojený do přepravní operace (operací) spadá do oblasti působnosti vysílání, nebo ne, používají kritéria přepravní operace. Následující tabulka se proto řídí touto logikou: rozlišuje mezi různými dopravními operacemi, aby určila, zda řidič spadá do oblasti působnosti vysílání, či nikoli.

Poznámka: v níže uvedených příkladech je země A vždy místem, kde je společnost založena a odkud začíná cesta.

### **1. ZJEDNODUŠENÉ VYSVĚTLENÍ**

Výše uvedené vysvětlení použití pravidel pro vysílání v nákladní dopravě platí až na několik případů i pro osobní dopravu. Jedná se o následující případy:

#### **1.1 Předem vytvořená skupina cestujících**

Vysazování cestujících z předem vytvořené skupiny na různých místech v příležitostné dopravě.

V rámci dvoustranné přepravy z A do B/C/D/... s předem stanovenou skupinou cestujících nemění skutečnost, že cestující vystupují na různých místech v zemi B/C/D/..., povahu operace. Stále se jedná o dvoustrannou operaci, na kterou se nevztahují pravidla pro vysílání bez ohledu na to, že cestující jsou vysazeni na různých místech (za podmínky, že v zemích B/C/D/... nejsou vyzvednuti noví cestující).

V linkové dopravě v rámci dvoustranné přepravy ze země A do země C, která projíždí zemí B, platí totéž (mimo oblast působnosti pravidel pro vysílání), i když řidič nastupuje nové cestující v zemi B. Totéž platí, když řidič před příjezdem do země C vysadí cestující v různých zemích.

Místní výlety s předem sestavenou skupinou cestujících v příležitostné dopravě

V rámci dvoustranné cesty z A do B s předem vytvořenou skupinou cestujících se na místní výlety v zemi B se stejnou skupinou nevztahují pravidla pro vysílání, pokud:

1. jde o stejnou předem vytvořenou skupinu (nerezidentů země B);

2. místní výlety jsou prováděny stejným vozidlem nebo jiným vozidlem téhož dopravce nebo skupiny dopravců, kteří prováděli mezinárodní dopravu;
3. celá operace se provádí pomocí jednoho jízdního dokladu.

## 1.2 Dvě osvobozené doplňkové činnosti

Řidič nemůže během zpáteční dvoustranné přepravy do členského státu usazení vykonávat dvě dodatečné činnosti osvobozené od daně, pokud během dvoustranné přepravy z členského státu usazení nevykonával žádnou dodatečnou činnost. Tato možnost existuje pro nákladní dopravu, nikoli však pro osobní dopravu (čl. 1 odst. 4 třetí pododstavec směrnice 2020/1057).

## 2. V ROZSAHU A MIMO ROZSAH VYSÍLÁNÍ

OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
DVOUSTRANNÉ CESTY	
Příležitostná přeprava	
Dvě dvoustranné operace  Přeprava předem vytvořené skupiny cestujících ze země A do země B a zpět z B do A s jinou předem vytvořenou skupinou cestujících	Na celou cestu se nevztahují pravidla pro vysílání, protože se jedná o dvě mezinárodní dvoustranné cesty za podmínky, že každá dvoustranná operace je zahrnuta v samostatném jízdním dokladu. *
Dvoustranná operace se dvěma nebo více místy usazení v hostitelské zemi  Přeprava předem sestavené skupiny cestujících ze země A do země B a vysazení cestujících na různých místech v zemi B.	Celá cesta nespadá do působnosti pravidel pro vysílání, protože počet míst, na kterých se uskutečňuje přeprava v téže zemi určení (B), nemění dvoustranný charakter operace. Celá operace se provádí na základě jednoho cestovního formuláře.
Dvoustranné operace s několika místy usazení ve více než jedné hostitelské zemi	Na celou cestu se nevztahují pravidla pro vysílání, protože se má za to, že cesta ze země A do země B a poté do země C jsou dvě dvoustranné cesty začínající v zemi A (první dvoustranná cesta je z

OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
<p>Přeprava předem sestavené skupiny cestujících ze země A; někteří cestující jsou vysazeni v zemi B a jiní v zemi C.</p>	<p>A do B a druhá z A do C), pokud jsou zahrnuty do stejného jízdního dokladu.</p>
<p>Dvoustranné operace s místními exkurzemi v jedné hostitelské zemi pro jednu předem sestavenou skupinu cestujících a zpět do země A usazení.</p> <p>Přeprava předem sestavené skupiny cestujících ze země A do země B. V zemi B je skupina přepravována na různé místní exkurze v různých městech. Skupina je odvezena zpět do země A.</p>	<p>Dvoustranné operace ze země A do země B a místní exkurze v zemi B nespádají do působnosti pravidel pro vysílání pracovníků za podmínky, že:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. jedná se o stejnou předkonstituovanou skupinu</li> <li>2. je třeba uskutečnit místní exkurze <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci mezinárodní příležitostné služby</li> <li>- pro nerezidentní cestující ze skupiny, kterou předtím přepravil dopravce, jenž poskytl mezinárodní službu.</li> <li>- stejným vozidlem nebo jiným vozidlem téhož dopravce nebo skupiny dopravců, kteří prováděli mezinárodní přepravu.</li> </ul> </li> <li>3. celá operace se provádí na základě jednoho jízdního dokladu.</li> </ol>
<p>Stejný postup jako výše, ale řidič se vrací do země bez cestujících.</p> <p>Totéž, ale řidič a cestující se vrací letadlem do země A.</p>	<p>Celá cesta včetně místního výletu a cesty zpět do země A bez cestujících nespadá do působnosti pravidel pro vysílání.</p> <p>Přestože řidič nevezve předem sestavenou skupinu cestujících zpět do země A, povaha služby se podstatně neliší od předchozího případu (jízda se skupinou zpět do země), pokud dopravce nenabízí služby na místním trhu v zemi B. Celá operace musí být pokryta jedním jízdním dokladem.</p>

OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
<p>Dvoustranné operace s místními exkurzemi ve více než jedné hostitelské zemi pro jednu předem sestavenou skupinu cestujících a zpět.</p> <p>Přeprava předem sestavené skupiny cestujících ze země A do B/C/D a zpět do A. V zemi B/C/D je skupina přepravována na různé místní výlety v různých městech. Skupina je odvezena zpět do země A.</p>	<p>Na celou cestu včetně místních výletů ve více než jedné hostitelské zemi se nevztahují pravidla vysílání za podmínek, že:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. skupina je vždy stejná; je to předem vytvořená skupina.</li> <li>2. Služba byla prodána zákazníkům z trhu země A a zůstává s ním úzce spojena bez ohledu na to, že část služby je nabízena v zahraničí v jedné nebo více zemích.</li> </ol> <p>Celá operace se provádí pod zástěrkou cestovního formuláře.</p>
<p>Příležitostná zpáteční cesta začínající a končící v hostitelském členském státě</p> <p>Řidič zaměstnaný společností se sídlem v zemi A jede prázdný do země B. V zemi B řidič vyrazí na cestu pro předem sestavenou skupinu turistů, které doveze do různých zemí a poté je přiveze zpět do země B. Řidič se pak prázdný vrátí do země A.</p>	<p>Je třeba použít kritéria pro jízdy bez nákladu (v zásadě v oblasti působnosti pravidel pro vysílání) a pro jízdy bez nákladu.</p> <p>Od překročení hranice do země B se na cestu vztahují pravidla pro vysílání (protože se jedná o neoboustranné mezinárodní cesty). Pravidla pro vysílání platí do doby, než řidič vysadí cestující v zemi B. Cesta řidiče zpět do země A bez cestujících (jízda bez nákladu) nespadá do působnosti pravidel pro vysílání.</p>
<p>KOMBINOVANÁ DOPRAVA</p>	<p>PŘÍLEŽITOSTNÁ</p>
<p>Let a jízda tam a zpět</p> <p>Řidič zaměstnaný společností se sídlem v zemi A uskuteční zpáteční let s předem sestavenou skupinou, která začíná a končí v zemi A. Skupina letí letadlem do země B, kde uskuteční zpáteční let</p>	<p>Řidič podléhá pravidlům vysílání od okamžiku, kdy začne řídit, aby vyzvedl cestující v zemi B, a končí, jakmile přestane pracovat při výkonu této cesty. Případ, kdy by skupina byla předem sestavena cestovní kanceláří, která je odlišná od autobusové společnosti/provozovatele v zemi A, která vyzvedává a vysazuje cestující v zemi B, by</p>

OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
<p>s autobusem registrovaným v zemi A a řidičem zaměstnaným stejným provozovatelem v zemi A, který organizoval let. Na konci cesty autokarem země B odletí řidič a skupina zpět do země se stejným provozovatelem.</p>	<p>na povaze scénáře nic nezměnil. Celá operace silniční dopravy se provádí na základě cestovního formuláře. Jiný způsob přepravy (např. let) nemá s ohledem na situaci vyslání žádný význam, protože směrnice (EU) 2020/1057 se vztahuje pouze na operace silniční dopravy.</p>
Pravidelná doprava	
<p>Dvě dvoustranné operace</p> <p>Řidič zaměstnaný společností se sídlem v zemi A provozuje osobní dopravu na pravidelné lince země A-B-C bez mezizastávek. Řidič vyzvedne cestující v zemi A, vysadí je v zemi B, kde řidič následně vyzvedne cestující, aby je dopravil do země A.</p>	<p>Celá cesta (obě dvoustranné operace) je mimo oblast působnosti pravidel pro vysílání.</p> <p>Klíčovým přepravním dokladem, který umožňuje silničnímu kontrolorovi zjistit druh přepravy, je povolení, které mimo jiné určuje druh služby, trasu, zastávky a jízdní řád: Článek 6 nařízení (ES) č. 1073/2009 stanoví, že pravidelná doprava podléhá povolení, a uvádí, jaký typ informací by mělo toto povolení obsahovat.</p>
<p>Dvoustranné operace se třemi místy vyložení</p> <p>Řidič zaměstnaný společností se sídlem v zemi A provozuje dopravu na pravidelné lince ze země A do země B s mezizastávkami v zemích C a D, které jsou určeny pouze pro výstup cestujících.</p>	<p>Bod odůvodnění 10 směrnice (EU) 2020/1057: "Pokud řidič vykonává dvoustrannou přepravu z členského státu, v němž je podnik usazen ("členský stát usazení"), na území jiného členského státu nebo třetí země nebo zpět do členského státu usazení, je povaha služby úzce spojena s členským státem usazení. Je možné, že řidič během jedné cesty provede několik dvoustranných přeprav."</p> <p>Vzhledem k tomu, že během jedné jízdy může být provedeno několik dvoustranných přeprav osvobozených od daně, nepodléhal řidič pravidlům pro vysílání po celou dobu jízdy.</p>

OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
	Řidič vysadil cestující (kteří nastoupili v zemi A) ve třech různých zemích.
<p>Oboustranné operace se třemi místy vyzvednutí</p> <p>Po provedení operací popsaných v předchozím případě řidič provádí přepravu na pravidelné lince ze země B do země A s mezizastávkami v zemích E a F, které jsou určeny pouze pro vyzvednutí cestujících. Řidič vysadí všechny cestující v zemi B.</p>	<p>Během jedné zpáteční cesty do země B (členský stát usazení) provedl řidič tři bilaterální operace. Vzhledem k tomu, že během jedné cesty může být provedeno několik osvobozených dvoustranných operací, nepodléhal řidič pravidlům o vysílání během celé cesty.</p>
NESTRANNÁ MEZINÁRODNÍ DOPRAVA	
Pravidelná doprava	
<p>Dvoustranné operace a více nestranných mezinárodních dopravních operací</p> <p>Řidič zaměstnaný společností se sídlem v zemi A jezdí na pravidelné autobusové lince s cestujícími do země B. Na cestě do země B řidič nastupuje a vystupuje cestující ve více než jedné zemi (C, D, E).</p>	<p>Při rozhodování o tom, kdy je řidič v oblasti působnosti pravidel pro vysílání a kdy mimo ni, je třeba vycházet ze dvou zásad:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. mezinárodní dvoustranné operace jsou z pravidel vysílání vyňaty;</li> <li>2. lze osvobodit jednu další činnost / mezinárodní nestrannou operaci připojenou k této mezinárodní dvoustranné operaci**.</li> </ol> <p>V tomto případě tedy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pravidla pro vysílání neplatí od začátku mezinárodní dvoustranné soutěže;</li> <li>- první doplňková činnost (nástup a výstup cestujících v zemi C) je rovněž osvobozena od daně;</li> <li>- pravidla pro vysílání se začnou uplatňovat od okamžiku vyzvednutí/vyložení cestujícího, čímž se zahájí druhá doplňková</li> </ul>

OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
	<p>činnost/mezinárodní nedoplňková činnost (protože řidič již využil možnost jedné osvobozené doplňkové činnosti);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- řidič zůstává vyslán v zemi, kde byla zahájena druhá doplňková činnost, dokud neopustí území této země a nezačne být vyslán do sousedních zemí od překročení jejich hranic;</li> <li>- situace vyslání končí, když řidič vysadí poslední cestující (tím končí poslední doplňková činnost) a vydá se na cestu zpět do země A. Pokud je na cestě zpět do země A prováděna jedna doplňková činnost, je tato +1 doplňková činnost vyňata z pravidel vyslání.</li> </ul>
<p>Dvoustranný provoz s jednou nestrannou mezinárodní dopravou (1+1)</p> <p>Řidič zaměstnaný společností se sídlem v zemi A provozuje dopravu na pravidelné lince ze země A do země B do země C, přičemž nastupuje cestující v zemi A, jednu zastávku má v zemi B a všichni cestující vystupují v zemi C.</p>	<p>Řidič provedl jednu dvoustrannou přepravu (z A do C) s jednou doplňkovou činností v zemi B. Doplňková činnost spočívající v nástupu/výstupu cestujících v zemi B je doplňkovou činností spojenou s osvobozenou mezinárodní dvoustrannou přepravou (z A do C) a nepodléhá pravidlům pro vysílání. Řidič nepodléhal pravidlům o vysílání po celou dobu jízdy.</p> <p>Poznámka 1: pouze jedna další činnost prováděná v rámci mezinárodní dvoustranné operace může být vyňata z pravidel pro vysílání pracovníků (pravidlo 1+1).</p> <p>Poznámka 2: Řidič nemůže během zpáteční dvoustranné přepravy do členského státu usazení vykonávat dvě dodatečné činnosti osvobozené od daně, pokud během dvoustranné přepravy z členského státu usazení nevykonával žádnou dodatečnou činnost. Tato možnost existuje pro nákladní dopravu, nikoli však pro osobní dopravu</p>

OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
	(čl. 1 odst. 4 třetí pododstavec směrnice 2020/1057).
<b>CABOTAGE</b>	
Jedna dvoustranná operace a kabotáž  Řidič provádí dvoustrannou přepravu ze země A do země B a po vystoupení cestujících v B provádí kabotážní přepravu v B.	Pravidla vysílání platí od zahájení kabotáže v zemi B až do jejího ukončení: od místa nástupu cestujících až po jejich výstup.
Jeden dvoustranný provoz s jednou kabotáží + nestranná mezinárodní doprava  Řidič provádí dvoustrannou přepravu ze země A do země C, přičemž projíždí zemí B. V zemi B řidič naloží a vyloží cestující a jede do země C, kde jsou všichni cestující vyloženi.	Platí pravidla pro vysílání příspěvků:  - kabotáž: od nástupu cestujících v zemi B po jejich výstup v zemi B;  - mezinárodní nestranná: od ukončení kabotáže do vystoupení cestujících v zemi C.
<b>TRANSIT</b>	Platí stejná pravidla jako pro nákladní dopravu: tranzit je mimo oblast působnosti pravidel pro vysílání.
<b>NEZATÍŽENÉ CESTY</b>	
Dvoustranná operace, po níž následuje návrat do země usazení	Platí stejná pravidla jako pro nákladní dopravu: na cestu bez nákladu zpět do země usazení se nevztahují pravidla pro vysílání.
Dvoustranná operace, po níž následuje cesta bez nákladu, po níž následuje operace v rámci mezinárodní dopravy, která není dvoustranná, a končí dvoustrannou operací (návrat do země usazení).	Platí stejná pravidla jako pro nákladní dopravu: jízdy bez nákladu jsou buď v oblasti působnosti, nebo mimo ni v závislosti na tom, zda operace, ke které jsou připojeny, jsou v oblasti působnosti, nebo mimo ni. V tomto případě:



OPERACE	V oblasti působnosti nebo mimo ni: vysvětlení
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- první dvoustranná operace: nespadá do působnosti pravidel pro vysílání (od opuštění země A usazení po usazení cestujících v zemi B);</li> <li>- jízda bez nákladu: pravidla pro vysílání se použijí, když se řidič začne pohybovat směrem k místu, kde řidič vyzvedne cestující, aby je dopravil do země C (protože se jedná o mezinárodní neoboustrannou operaci mimo oblast působnosti pravidel pro vysílání; následně se uskuteční jízda bez nákladu kvůli této operaci v oblasti působnosti);</li> <li>- řidič je vyslán do země B, dokud neopustí zemi na hraničním přechodu, a je vyslán do země C, dokud řidič nevystoupí s cestujícími;</li> <li>- řidič není vyslán od okamžiku, kdy vyzvedne cestující v zemi C a dopraví je do země A usazení.</li> </ul> <p>Otázka: Jak je to s časovým úsekem mezi usazením cestujících v zemi C a okamžikem, kdy řidič začne vyzvedávat cestující, které má dopravit do země A?</p>

\* Článek 12 nařízení (ES) č. 1073/2009 stanoví, že příležitostná doprava se provádí na základě jízdního listu, který se vyplňuje před každou jízdou. Jízdní list musí obsahovat alespoň informace o druhu dopravy, hlavní trase a dopravci (dopravcích).

\*\* Řidič je vyňat z pravidel pro vysílání, pokud v rámci probíhající dvoustranné přepravy vykonává také jednu nestrannou mezinárodní přepravní činnost spočívající v nástupu a/nebo výstupu cestujících v členském státě nebo třetí zemi, kterou řidič projíždí, za předpokladu, že řidič nenabízí služby přepravy cestujících mezi dvěma místy v členském státě, kterým projíždí. Totéž platí pro zpáteční cestu.

To je možné například v případě, kdy řidič provádí dvoucestný provoz bez plného autobusu a zastavuje, aby po cestě nabral a/nebo vysadil další cestující. Řidič může během dvoustranné přepravy z členského státu usazení do hostitelského členského státu provést jednu osvobozenou

nebaletní mezinárodní přepravu (tj. dodatečné nastupování a/nebo vystupování). Pokud jsou prováděny dvě po sobě následující dvoustranné přepravy z členského státu usazení a do něj, může být během každé z těchto dvou přeprav provedena jedna dodatečná nestranná mezinárodní přeprava osvobozená od daně. Jedná se o tzv. pravidlo 1+1.

## **Příloha 3: Určení rozhodného pracovního práva - nařízení Řím I**

Podle směrnice o vysílání pracovníků je vyslaný pracovník "*pracovník, který po omezenou dobu vykonává svou práci na území jiného členského státu, než ve kterém obvykle pracuje*"<sup>37</sup>. Situace vyslání tedy zahrnuje existenci stabilního pracovního poměru v jednom členském státě, do kterého se má pracovník po skončení vyslání vrátit.

Místo usazení zaměstnavatele nemusí nutně znamenat existenci pracoviště v témže členském státě. Nařízení Řím I určuje, kterým vnitrostátním pracovním právem se pracovní smlouva řídí, s přihlédnutím k obvyklému místu výkonu práce. Tato objektivní pravidla byla dohodnuta s ohledem na potřebu chránit zaměstnance jako slabší stranu pracovního poměru.

Pro určení rozhodného práva pro pracovněprávní vztah zavádí *Řím I* několikastupňový systém:

1. Pracovní smlouva se řídí právem zvoleným stranami.

Ustanovení o volbě práva je prvním krokem k určení rozhodného práva. Nařízení upřesňuje, že tato volba práva nemůže vyloučit použití některých ustanovení vnitrostátního práva, které by bylo rozhodné v případě, že by volba práva nebyla provedena (tj. právo určené podle následujících bodů 2 a 3). Jedná se o ustanovení, která nelze v občanskoprávní smlouvě vyjednat.

To je v souladu se zásadou, že zaměstnanec jako slabší strana pracovního poměru by měl být chráněn v případě, že smlouva obsahuje nevýhodnou doložku o volbě práva.

2. Pokud si strany výslovně nezvolily rozhodné právo, je rozhodným právem právo země, v níž nebo z níž zaměstnanec obvykle vykonává svou práci.

Určení země, ze které zaměstnanec obvykle plní své úkoly, je důležité zejména pro řidiče, kteří běžně plní úkoly v různých zemích, ale pravidelně začínají a končí svou cestu ve stejném členském státě. V případě více míst výkonu práce se za obvyklé místo výkonu práce považuje místo, ze kterého zaměstnanec plní převážnou část svých povinností.

3. Pokud podle výše uvedeného bodu 2 nelze určit obvyklé místo výkonu práce, použije se právo místa podnikání, prostřednictvím kterého byl zaměstnanec přijat.

Toto ustanovení je důležité zejména pro zaměstnance, kteří přeskakují z jednoho členského státu do druhého a nemají stálou základnu.

---

<sup>37</sup> Čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71

4. Aby se předešlo příliš rigidnímu systému, může soudce rozhodnout o použití jiného práva, pokud z okolností případu vyplývá, že pracovní smlouva má zjevně užší vazbu na jinou zemi.

Při určování rozhodného práva klade Soudní dvůr Evropské unie (dále jen "SDEU") velký důraz na pojem obvyklého místa výkonu práce, kterému dává široký výklad. Ostatní kritéria, mezi něž patří zejména země nábory pracovníka, je třeba považovat za podpurná<sup>38</sup>. Soudní dvůr dále připomněl, že zaměstnanec je slabší stranou pracovní smlouvy a v důsledku toho musí být chráněn nejpříznivějšími kolizními normami<sup>39</sup>.

Pro určení obvyklého místa výkonu práce je třeba vzít v úvahu všechny faktory, které charakterizují činnosti zaměstnance, včetně: místa, odkud zaměstnanec plní své úkoly, přijímá pokyny a organizuje svou práci, místa, kde jsou umístěny pracovní nástroje, místa, kde se převážně uskutečňuje doprava, kde se vykládá zboží, a místa, kam se zaměstnanec vrací po splnění svých úkolů<sup>40</sup>.

V případech, kdy je pro posouzení, ze které země pracovník obvykle vykonává své úkoly (na rozdíl od příležitostných nebo příležitostných úkolů), zapotřebí kvantitativní posouzení, lze inspiraci nalézt také v současné praxi při kontrolách sociálního zabezpečení, kdy se má za to, že nejvhodnějším kritériem pro posouzení je pracovní doba v případě, že se podstatná část činnosti odehrává<sup>41</sup>.

Pouze v případě, že není možné určit obvyklé místo výkonu práce, například pokud řidič plní stejný počet úkolů ve více členských státech, bude relevantním faktorem země, kde byla uzavřena pracovní smlouva. SDEU trvá na tom, že místo výkonu práce je pouze pomocným faktorem, který se stává relevantním za okolností, kdy nelze určit obvyklé místo výkonu práce. Vzhledem k tomu, že Soudní dvůr má k dispozici rozsáhlý výklad prvků tvořících obvyklé místo výkonu práce<sup>42</sup>, mělo by být spoléhání se na místo zapojení do práce nezbytné pouze výjimečně.

Doložku užšího spojení popsanou ve výše uvedeném bodě 4 použije soudce v závislosti na konkrétních okolnostech každého případu. SDEU například rozhodl, že obvyklé místo výkonu práce lze ponechat stranou s přihlédnutím k dalším prvkům, jako je místo, kde zaměstnanec platí daň z příjmu, kde je účasten systémů sociálního zabezpečení, důchodového zabezpečení, nemocenského pojištění a invalidity<sup>43</sup>.

Obvyklé místo výkonu práce se nemění, pokud je zaměstnanec dočasně zaměstnán v jiné zemi. Jinými slovy, pracovní smlouva se nadále řídí právem obvyklého místa pracovníka po celou

---

<sup>38</sup> *Voogsgaerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10* ze dne 15.3.2011, bod 46.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, bod 49 a *Voogsgaerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Viz Správní komise pro koordinaci systémů sociálního zabezpečení (prosinec 2013), *Praktický průvodce platnými právními předpisy*, s. 29 a 30.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

<sup>43</sup> *Bod 41 Schlecker C-64/12*.

dobu jeho dočasného přidělení v jiném členském státě. Řím I upřesňuje, že přidělení je dočasné, pokud se očekává, že pracovník po splnění úkolů v zahraničí opět nastoupí do práce v zemi původu<sup>44</sup>. Tento bod se odráží ve *směrnici o vysílaných pracovnících*: pokud jsou vazby s obvyklým místem výkonu práce přerušeny, mělo by být dočasné přidělení ve skutečnosti považováno za změnu obvyklého místa výkonu práce. Řidič by pak měl být zaměstnán podle právních předpisů tohoto nového členského státu. Například řidič při přijetí do zaměstnání obvykle vykonával své úkoly v členském státě A. Následně se řidič přestěhuje do členského státu B, aby trvale vykonával nový soubor úkolů na tomto území nebo z tohoto území, a to bez vazby na členský stát A nebo jen s malou vazbou na tento stát. V takové situaci došlo ke změně obvyklého místa výkonu práce z členského státu A do členského státu B.

1. Místo, odkud zaměstnanec plní své úkoly.
2. Místo, kde zaměstnanec dostává pokyny týkající se jeho úkolů a kde organizuje svou práci.
3. Místo, kde jsou umístěny jeho pracovní nástroje.
4. Místo, kde se přeprava převážně uskutečňuje.
5. Místo, kde se zboží vykládá.
6. Místo, kam se zaměstnanec vrací po splnění svých úkolů.

*Box 7 - Ukazatele pro určení obvyklého místa výkonu práce řidičů*

<sup>44</sup> 36. bod odůvodnění nařízení 593/2008