



Trace 2

Učinkovito in usklajeno izvajanje svežnja o mobilnosti 1

PRIPRAVILO: CORTE, ETF, IRU in SQUARIS Consultants



S podporo: Severine Piccard

Končna različica
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

ZA

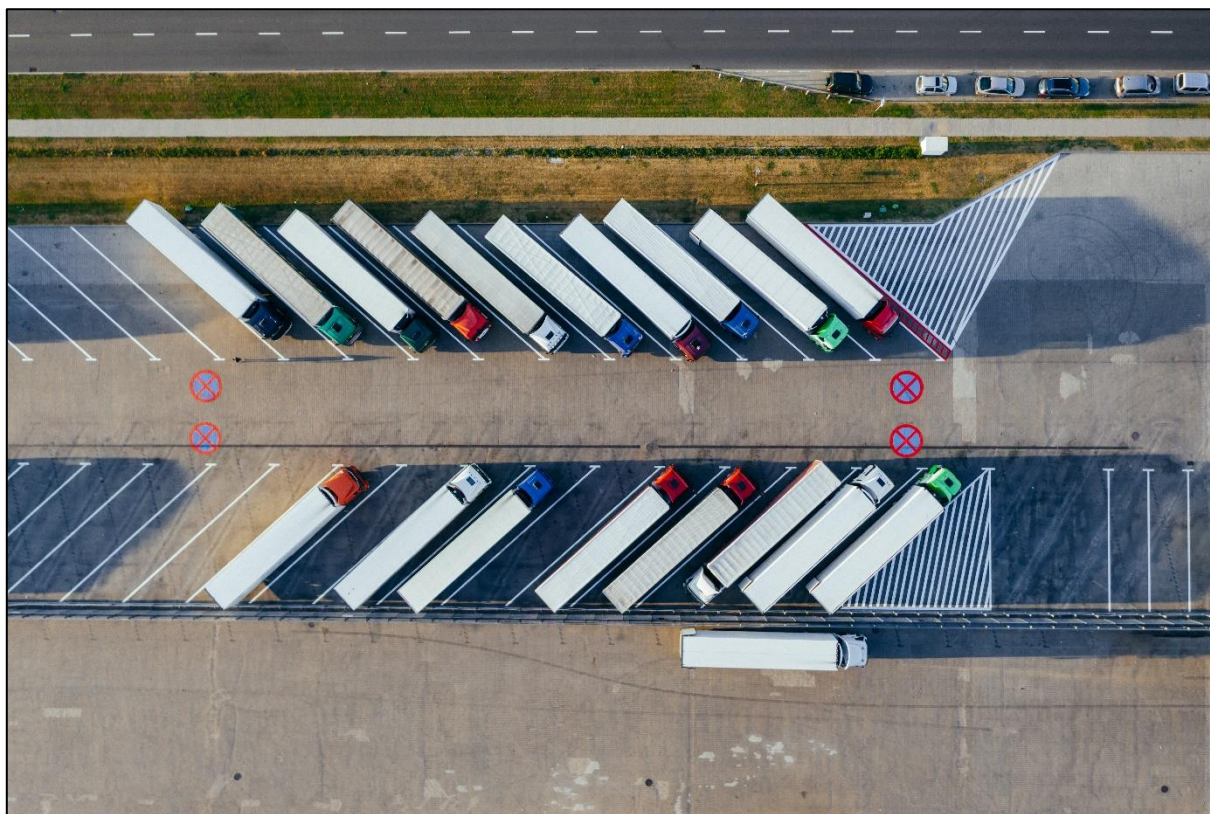
EVROPSKO KOMISIJO

Generalni direktorat za mobilnost in promet
Direktorat C - Zemljišča
Enota C.1 - Cestni promet
1049 Bruselj
E-pošta: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

IZJAVA - Ta dokument je le navodilo in priporočila v njem niso zavezujoča. Pripravili so ga avtorji v skladu s pogodbo št: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) z Evropsko unijo. Izražena mnenja so izključno mnenja izvajalca in ne predstavljajo uradnega stališča naročnika.

Originalna angleška različica tega dokumenta je bila prevedena v vaš jezik s pomočjo programske opreme. To ni uradni prevod. V primeru kakršne koli neskladnosti velja izvirna angleška različica dokumenta.

Smernice za izvrševanje TRACE2 o Direktivi 2020/1057 - Napotitev voznikov



Vsebina

1. Uvod.....	1
2. Razumevanje pravil	3
2.1 Vzajemno delovanje med <i>lex specialis</i> in povezanimi pravili EU.....	3
2.2 Dejavnosti cestnega prometa - v napotitvi ali zunaj nje?.....	4
2.2.1 Pravila, ki se uporabljajo za tovorni promet	4
2.2.2 Pravila, ki se uporabljajo za prevoz potnikov	7
2.3 Napotitev ali odsotnost - veljavni pogoji za zaposlitev.....	11
2.3.1 Prejemki in nadomestila.....	11
2.3.2 Izračun trajanja napotitve.....	13
2.4 Drugi primeri.....	13
2.4.1 Vozniki, najeti prek agencij za zagotavljanje začasnega dela	13
2.4.2 Prenos znotraj podjetja.....	14
2.4.3 Poslovanje s tretjimi državami.....	14
2.4.4 Samozaposleni vozniki	14
3. Uveljavljanje pravil.....	16
3.1 Upravni predpisi in nadzorni ukrepi.....	16
3.2 Cestni pregledi.....	18
3.2.1 Cilj.....	18
3.2.2 Dokumenti, ki jih je treba zahtevati, in kaj je treba poiskati	18
3.2.3 Rdeče zastave.....	27
3.2.4 Možni načini izvajanja cestnih pregledov: Zaporedje in kontrolni seznam vprašanj. 29	
3.3 Inšpekcijski pregledi IMI	35
3.3.1 Pregled modulov IMI.....	35
3.3.2 Cilji	37
3.3.3 Dokumenti, ki se lahko zahtevajo	37
3.4 Sodelovanje med organi	38
3.4.1 Vzajemna pomoč z državo članico sedeža.....	38
3.4.2 Vloga socialnih partnerjev	39
Priloga 1: Kdaj za voznika veljajo pravila o napotitvi in kdaj ne: pojasnilo za tovorni promet.	40
Priloga 2: Kdaj za voznika veljajo pravila o napotitvi in kdaj ne: pojasnila za potniški promet	62
Priloga 3: Določitev veljavnega delovnega prava - <i>Uredba Rim I</i>	71

Okrajšave in kratice

SODIŠČE EU	Sodišče Evropske unije
EU	Evropska unija
DG MOVE	Generalni direktorat za mobilnost in promet
IMI	Informacije o notranjem trgu (sistem)
VPRAŠANJA IN ODGOVORI	Vprašanja in odgovori
RTPD	Izjava o napotitvi v cestnem prometu

Seznam okenc, slik, tabel

Okence 1 - Napotitev - veljavni pogoji v skladu s standardi države gostiteljice	11
Okvir 2 - Pomen komunikacijskih kanalov med izvršilnimi organi	18
Okvir 3 - Primer izjave o napotitvi.....	20
Okvir 4 Skeniranje na cesti po korakih	25
Okence 5 - Kontrolni seznam vprašanj za cestne preglede pri prevozu blaga.....	31
Okence 6 - Kontrolni seznam vprašanj za cestne preglede prevoza potnikov	32
Okence 7 - Kazalniki za določitev običajnega kraja dela voznikov	73
Slika 1 Postopni pristop k cestnemu nadzoru.....	30
Slika 2 - Postopek po korakih za prevoz blaga	33
Slika 3 - Postopni pristop za prevoz potnikov.....	34
Preglednica 1 - Pregled pravil, ki se uporabljajo za tovorni promet	7
Preglednica 2 - Pregled lex specialis v zvezi s prevozom potnikov.....	10

1. Uvod

Ta dokument obravnava izvrševanje pravil o napotitvi na delo v sektorju cestnega prometa, kakor so spremenjena s socialnim stebrom paketa mobilnosti I¹. Uspešno izvrševanje² bo v veliki meri odvisno od skupnega in temeljitega razumevanja veljavnih pravil ter učinkovitega sodelovanja med vsemi pristojnimi organi v vsaki državi članici in med vsemi državami članicami.

Novo določbo o uporabi pravil o napotitvi za voznike v cestnem prometu so bile uvedene z Direktivo (EU) 2020/1057³ kot *lex specialis* k splošnim pravilom o napotitvi delavcev, določenim v Direktivi 96/71/ES⁴ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o napotjenih delavcih), in k Direktivi 2014/67/EU⁵ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o izvrševanju).

Direktiva 2020/1057 kot *lex specialis* določa posebna pravila, ki določajo zlasti:

- kdaj se voznik šteje za napotnega in kdaj se voznik ne šteje za napotnega na podlagi narave prevoznih operacij, ki jih opravlja ta voznik.
- upravne zahteve in nadzorne ukrepe, ki se uporabljajo pred objavo, med njo in po njej.

Države članice EU so morale to direktivo prenesti v nacionalno zakonodajo do 2. februarja 2022.

V vseh sektorjih, vključno s cestnim prometom, je napotitev na delo začasna zaposlitev zunaj običajnega kraja dela. Uredba (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbeno obligacijska razmerja (znana tudi kot "*Rim I*")⁶ je zakonodaja EU, ki pomaga pri določanju, katero nacionalno delovno pravo ureja pogodbo o zaposlitvi, ob upoštevanju običajnega kraja dela.

Te smernice se osredotočajo na *lex specialis* in zasledujejo naslednji dvojni cilj:

- razviti jasno in skupno razumevanje novih pravil, ki jih uvaja paket mobilnosti I v zvezi z napotitvijo voznikov, in
- zagotoviti navodila za izvršitelje o tem, kako nadzorovati pravila objave.

¹ Sveženj o mobilnosti I sestavljata dve uredbi (EU) 2020/1054 in (EU) 2020/1055 ter direktiva (EU) 2020/1057.

² V teh smernicah je treba izraz "izvrševanje" razumeti kot nadzor skladnosti. Določanje sankcij in njihovo izvajanje sta zunaj področja uporabe tega dokumenta. V primeru kršitev je treba sankcije uporabiti v skladu z nacionalno zakonodajo ob upoštevanju načel EU o sorazmernosti, učinkovitosti in odvračilnosti.

³ Direktiva 2020/1057 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71 in Direktivo 2014/67 za napotitev voznikov v cestnem prometu ter o spremembi Direktive 2006/22 glede zahtev za izvrševanje in Uredbe 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

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

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

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

Te smernice so rezultat razprav s člani fokusne skupine, ustanovljene v okviru projekta TRACE 2, o napotitvi voznikov. Skupina je vključevala nacionalne prometne organe in socialne partnerje s področja izvrševanja zakonodaje.

V prvem delu tega dokumenta so opisana materialna pravila: *lex specialis* in kako ga je treba brati v povezavi s povezanimi pravnimi instrumenti. Na podlagi tega razumevanja so v drugem delu opredeljeni ključni izzivi izvrševanja in najboljše prakse za njihovo reševanje. Podrobna razlaga *lex specialis* v zvezi s potniškim in tovornim prometom je na voljo v prilogah 1 in 2. Kontekstualne informacije o pravu, ki se uporablja za pogodbe o zaposlitvi, so na voljo v Prilogi 3.

2. Razumevanje pravil

2.1 Vzajemno delovanje med *lex specialis* in povezanimi pravili EU

Napoteni delavec je "delavec, ki za določen čas opravlja svoje delo na ozemlju države članice, ki ni država, v kateri običajno dela"⁷. Tako napotitev vključuje obstoj stabilnega delovnega razmerja v eni državi članici, v katero naj bi se delavec po koncu obdobja napotitve v drugo državo članico vrnil. Prijave o napotitvi v skladu z Direktivo 2020/1057 morajo vključevati informacije o pravu, ki se uporablja za pogodbo o zaposlitvi. Kontekstualne informacije o tem, kako določiti pravo, ki se uporablja za pogodbe o zaposlitvi, ob upoštevanju običajnega kraja dela voznikov, so na voljo v Prilogi 3 teh smernic.

Direktiva o napotjenih delavcih navaja vrsto temeljnih pogojev za zaposlitev iz zakona in/ali kolektivnih pogodb, ki veljajo za voznika v času napotitve.

Kot je opisano v naslednjem razdelku 2.2 Dejavnosti cestnega prometa - v napotitvi ali zunaj nje?, so v *lex specialis* opredeljene vrste cestnih prevozov, ki sprožijo uporabo direktive o napotjenih delavcih, in tiste, ki je ne sprožijo, odvisno od stopnje povezave z ozemljem države članice gostiteljice. V skladu z uvodno izjavo 9 *lex specialis* je ključno načelo za določitev položaja napotitve obstoj zadostne povezave med voznikom in opravljeno storitvijo ter ozemljem države članice gostiteljice.

Direktiva o izvrševanju direktive o napotitvi, ki je bila sprejeta leta 2014, želi okrepiti praktično uporabo pravil o napotitvi z obravnavo vprašanj goljufij, izogibanja pravilom, inšpekcijskih pregledov in spremljanja, sklepanja pogodb s podizvajalci ter izmenjave informacij med državami članicami. Direktiva o izvrševanju določa upravne zahteve in nadzorne ukrepe. V skladu z direktivo o izvrševanju lahko države članice uvedejo tudi dodatne zahteve in ukrepe, kadar so ti upravičeni in sorazmerni. To je prepovedano v skladu z Direktivo (EU) 2020/1057, ki določa zaprt in usklajen seznam upravnih zahtev za nadzor skladnosti z napotitvijo voznikov. Oddelek 3 teh smernic vsebuje splošen opis teh posebnih pravil za izvrševanje.

Lex specialis ne obravnava posebnega položaja napotjenih delavcev, ki so zaposleni pri agencijah za začasno delo⁸. Zato za voznike, ki delajo prek agencij za zagotavljanje začasnega dela, pri opravljanju čezmejnih nalog velja direktiva o napotjenih delavcih.

Prav tako *lex specialis* ne obravnava primerov premestitev znotraj podjetja, tj. voznikov, ki so napoteni v hčerinsko družbo ali obrat v lasti cestnega prevoznika. Takšne ureditve v celoti ureja Direktiva o napotjenih delavcih.

⁷ Člen 2.1 Direktive 96/71

⁸ Člen 1.2 Direktive 2020/1057

Povzetek

- Napoteni delavec je delavec, ki za določen čas opravlja svoje delo na ozemlju države članice, ki ni država, v kateri običajno dela.
- **Medtem ko direktiva o napotjenih delavcih in njena direktiva o izvrševanju določata splošna pravila o "napotitvi delavcev" v vseh sektorjih, vključno s cestnim prometom, *lex specialis* določa posebna pravila za "napotitev voznikov" v sektorju cestnega prometa.**

2.2 Dejavnosti cestnega prometa - v napotitvi ali zunaj nje?

Lex specialis določa sklop posebnih pravil za prevoz blaga in potnikov. V naslednjih odstavkih je podan pregled veljavnih pravil. Primeri zapletenih prevozov in s tem povezana pojasnila so v prilogah 1 in 2.

Pomembno je, da *lex specialis* ne zajema samozaposlenih voznikov, voznikov, najetih prek agencij za zagotavljanje začasnega dela, in oseb, premeščenih znotraj podjetja. Pravila, ki se uporabljajo za te posebne kategorije, so opisana v oddelku 2.4 - Posebni primeri.

2.2.1 Pravila, ki se uporabljajo za prevoz tovora

Lex specialis razlikuje med različnimi vrstami prevozov v zvezi s prevozom blaga: kabotaža, nestranski mednarodni prevozi, dvostranski mednarodni prevozi, dvostranski mednarodni prevozi z omejenimi dodatnimi dejavnostmi, začetni/končni cestni del kombiniranega prevoza in tranzit.

A. Vozniki se štejejo za napotene, kadar izvajajo naslednje postopke:

2.2.1.1 Kabotaža

Kabotažni prevozi so domači prevozi za najem ali plačilo, ki jih na ozemlju države članice začasno opravlja izvajalec s sedežem v drugi državi članici. Kabotaža se nanaša na prevoznike nerezidente, ki se po mednarodnem potovanju ne vrnejo prazni, temveč pred vrnitvijo na mejo prevzamejo in dostavijo dodaten tovor v državi gostiteljici.

➤ *Vozniki, ki opravljajo kabotažo, se vedno štejejo za napotene delavce.*

2.2.1.2 Ne dvostranski mednarodni prevozi

Te operacije so v *lex specialis* poimenovane kot "ne dvostranske mednarodne prevozne operacije"⁹ ali, z drugimi besedami, kot "navzkrižne trgovinske operacije"¹⁰.

Primeri nebilateralnih/medsebojnih trgovinskih operacij, ki spadajo v področje objave, vključujejo:

- Mednarodni prevoz med dvema državama članicama, od katerih nobena ni država sedeža cestnega prevoznika.
 - V okviru mednarodnega prevoza se opravi več nakladanj in/ali razkladanj (tj. več, kot je dovoljeno po pravilih $I+I$ in $0+2$).
- *Vozniki, ki opravljajo nestranske mednarodne prevoze, se štejejo za napotene delavce.*

B. Šteje se, da vozniki niso napoteni, kadar izvajajo naslednje postopke:

2.2.1.3 Mednarodne dvostranske operacije

Mednarodni dvostranski prevoz vključuje prevoz blaga na podlagi prevozne pogodbe med državo članico sedeža prevoznika in drugo državo (državo članico EU ali tretjo državo).

- *Vozniki, ki opravljajo mednarodne dvostranske prevoze, se ne štejejo za napotene delavce.*

2.2.1.4 Dvostranske operacije + ena dejavnost nakladanja in/ali razkladanja v državah članicah prečkanja (1+1)

Postopek, imenovan $I+I$, se razume kot dvostranski postopek, med katerim poteka ena omejena dodatna dejavnost nakladanja in/ali razkladanja. "In/ali" pomeni, da lahko med dvostransko vožnjo poteka eno nakladanje ali eno razkladanje, lahko pa tudi eno nakladanje in eno razkladanje. V primeru enega nakladanja in enega razkladanja ti dve dejavnosti ne smeta potekati v isti državi članici (to bi pomenilo kabotažo).

- *Vozniki, ki opravljajo operacije $I+I$, se ne štejejo za napotene delavce.*

2.2.1.5 Dvostranski prevozi + dve dejavnosti nakladanja in/ali razkladanja med povratno vožnjo (0+2)

Operacija $0+2$ se razume kot dvostranska povratna operacija, med katero se izvedeta dve dodatni dejavnosti nakladanja in/ali razkladanja. Operacija $0+2$ se lahko izvede le, če med odhodom ni bila opravljena nobena dodatna dejavnost.

- *Vozniki, ki opravljajo dvostranske prevoze $0+2$, se ne štejejo za napotene delavce.*

⁹ Uvodna izjava 13

¹⁰ Evropska komisija (2022), *Vprašanja in odgovori o napotitvi voznikov na podlagi Direktive 2020/1057 v okviru prevoza blaga.*

2.2.1.6 Tranzit

Tranzit se razume kot gibanje po ozemlju države članice brez kakršne koli dejavnosti nakladanja ali razkladanja. V skladu z uvodno izjavo 11 *lex specialis* tranzitni prevozi ne vključujejo pomembne povezave med dejavnostmi voznika in državo članico tranzita. To bi na primer vključevalo postanke iz higienskih razlogov.

- *Vozniki, ki vozijo skozi države članice, se ne štejejo za napotene delavce.*

2.2.1.7 začetni ali končni cestni odsek kombiniranega prevoza

Vozniki, ki opravljajo začetni ali končni cestni odsek, ki je sam po sebi mednarodni dvostranski prevoz, se ne štejejo za napotene delavce.

Vozniki, ki opravljajo začetni ali končni odsek ceste, ki je sam po sebi sestavljen iz nestranske operacije, pa so napoteni vozniki.

2.2.1.8 Druge dejavnosti

Vožnje brez tovora se razumejo kot prazne vožnje brez blaga v vozilu, ki se opravijo v povezavi z vožnjo s tovorom¹¹. Strokovna skupina Komisije ob podpori pravne službe Komisije je pripravila dokument z vprašanji in odgovori, katerega namen je pojasniti razumevanje *lex specialis* (glej *Prilogo 1*).

V skladu z vprašanji in odgovori se pravila, ki veljajo za vožnjo z naloženim blagom, razširijo na povezano vožnjo brez tovora. Na primer, vožnja brez tovora, ki sledi kabotaži ali nestranski mednarodni vožnji, bi pomenila napotitev. Nasprotno pa vožnja brez tovora po dvostranski operaciji ne bi pomenila napotitve.

2.2.1.9 Pregled

Na podlagi zgornje razlage je v spodnji preglednici pregled prevozov, ki so ali niso zajeti v pravila o napotitvi. Podrobnejša pojasnila, vključno z merili za opredelitev ustreznih prevozov in primeri, so na voljo v prilogi.

¹¹ Člen 2.2 Uredbe 1072/2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga.

Vrsta operacije	Pri objavljanju	Iz objave
Kabotaža	✓	
Dvostranska operacija		✓
Dvostranska operacija + ena dejavnost nakladanja in/ali razkladanja (1+1)		✓
Dvostranski prevoz + dve dejavnosti nakladanja in/ali razkladanja med povratno vožnjo (0+2)		✓
Dvostranska operacija kot del začetnega ali končnega cestnega dela kombinirane operacije		✓
Nebojestranska operacija kot del začetnega ali končnega cestnega odseka kombinirane operacije	✓	
Tranzit		✓
Medtrgovinske/ne dvostranske operacije	✓	

Tabela 1 - Pravila, ki se uporabljajo za tovorni promet - pregled

2.2.2 Pravila, ki se uporabljajo za prevoz potnikov

Lex specialis razlikuje med naslednjimi prevozi v zvezi s potniki: kabotaža, nestranski mednarodni prevozi, dvostranski mednarodni prevozi, nestranski mednarodni prevozi z omejenimi dodatnimi dejavnostmi, začetni/končni cestni odsek kombiniranega prevoza in tranzit. Poenostavljena razlaga pravil, ki se uporabljajo za prevoz potnikov, je na voljo v prilogah.

A. Vozniki se štejejo za napotene, kadar izvajajo naslednje postopke:

2.2.2.1 Kabotaža

Kabotaža se razume kot dejavnosti, ki jih v državi članici začasno izvaja gospodarski subjekt s sedežem v drugi državi članici. *Kabotaža* je lahko sestavljena iz:

- prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu za najem in plačilo, če se opravlja začasno, ali
- Vkrcanje in izkrcanje potnikov v isti državi članici v okviru mednarodnega prevoza, če to ni glavni namen prevoza.

Razlikovati je treba med kabotažo in lokalnimi izleti. Kabotaža pomeni pobiranje in odlaganje različnih skupin potnikov v državi članici gostiteljici. V nasprotju s tem pa lokalni izleti pomenijo potovanje z isto skupino potnikov, ki se bodo z istim vozilom ali drugim vozilom istega prevoznika vrnili v državo stalnega prebivališča.

➤ *Vozniki, ki opravljajo kabotažo, se štejejo za napotene delavce.*

2.2.2.2 Ne dvostranski mednarodni prevozi

Te operacije so v *lex specialis* poimenovane kot "ne dvostranski mednarodni prevozi"¹², v Evropski komisiji pa kot "navzkrižne trgovinske operacije"¹³.

Med nebilateralne operacije, ki spadajo v področje uporabe napotitve, spadajo:

- Vstop in izstop potnikov med dvema državama članicama, od katerih nobena ni država, v kateri ima prevoznik sedež.
- lokalni izleti iste skupine potnikov, če pred temi izleti ni mednarodnega prevoza iz države članice sedeža.

➤ *Vozniki, ki opravljajo mednarodne dvostranske prevoze, se štejejo za napotene delavce.*

B. Vozniki se štejejo za nenapotene, kadar opravljajo naslednje postopke

2.2.2.3 Dvostranski mednarodni občasni ali redni prevoz potnikov

Dvostranski prevoz pri prevozu potnikov lahko obsega:

- pobiranje potnikov v državi članici sedeža izvajalca in njihovo izkrcanje v drugi državi ali obratno; ali

¹² Uvodna izjava 13

¹³ Evropska komisija (2022), *Vprašanja in odgovori o napotitvi voznikov na podlagi Direktive 2020/1057 v okviru prevoza potnikov.*

- vstop in izstop potnikov v državi članici, v kateri ima prevoznik sedež, za namene izvajanja lokalnih izletov v drugi državi.

Da bi bil lokalni izlet opredeljen kot dvostranski prevoz, mora biti: i) namenjen potnikom nerezidentom; ii) pred njim mora biti opravljen mednarodni prevoz z istimi potniki; iii) v istem vozilu ali drugem vozilu istega prevoznika¹⁴.

- *Vozniki, ki opravljajo mednarodne dvostranske prevoze, se ne štejejo za napotene delavce.*

2.2.2.4 Dvostranska operacija + ena dejavnost vstopanja in/ali izstopanja potnikov v državah članicah prečkanja

Ta operacija se razume kot dvostranska operacija, med katero poteka ena dodatna dejavnost vstopanja in/ali izstopanja potnikov. "In/ali" pomeni, da se lahko izvede eno pobiranje ali eno odlaganje, lahko pa tudi eno pobiranje in eno odlaganje. V slednjem primeru se ti dve dejavnosti ne smeta izvajati v isti državi članici (to bi pomenilo kabotažo).

- *Vozniki, ki opravljajo dvostranske dejavnosti z eno dodatno dejavnostjo, se ne štejejo za napotene delavce.*

2.2.2.5 Tranzit

Tranzit se razume kot gibanje po ozemlju države članice brez kakršne koli dejavnosti pobiranja ali raztovarjanja potnikov.

- *Vozniki, ki vozijo skozi države članice, niso napoteni delavci.*

2.2.2.6 začetni ali končni cestni odsek kombiniranega prevoza

Vozniki, ki opravljajo začetni ali končni cestni odsek, ki je sam po sebi mednarodni dvostranski prevoz, se ne štejejo za napotene delavce.

Vozniki, ki opravljajo začetni ali končni odsek ceste, ki je sam po sebi sestavljen iz nestranske operacije, pa so napoteni vozniki.

2.2.2.7 Druge dejavnosti

Druga vrsta cestnega prevoza je vožnja brez potnikov. V skladu z vprašanji in odgovori¹⁵ se pravila, ki veljajo za vožnjo brez potnikov, razširijo na povezano vožnjo. Na primer, vožnja po kabotažnem prevozu ali nestranski mednarodni vožnji bi pomenila napotitev. Nasprotno pa potovanje brez potnikov po dvostranski operaciji ne bi pomenilo napotitve.

¹⁴ 13. člen Uredbe 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe 561/2006.

¹⁵ Evropska komisija (2022), *Vprašanja in odgovori o napotitvi voznikov na podlagi Direktive 2020/1057 v okviru prevoza potnikov.*

2.2.2.8 Pregled

Vrsta operacije	Pri objavi	Iz objave
Kabotaža	✓	
Lokalni izlet brez odhodnega potovanja	✓	
Dvostranski prevoz, ki mu lahko sledi lokalni izlet		✓
Obojestranski prevoz + 1 dejavnost vstopanja in/ali izstopanja potnikov		✓
Dvostranska operacija kot del začetnega/končnega cestnega odseka kombinirane operacije		✓
Neobjestranska operacija kot del začetnega/končnega cestnega odseka kombinirane operacije	✓	
Tranzit		✓

Tabela 2 - Pregled *lex specialis* v zvezi s prevozom potnikov

Povzetek

- V cestnem prometu je napotitev voznika odvisna od stopnje povezanosti z ozemljem države članice gostiteljice. *Lex specialis* razlikuje med vrstami prevozov, za katere se uporabljajo pravila o napotitvi, in tistimi, za katere se pravila o napotitvi ne uporabljajo.
- **Za prevoz blaga** - "kabotaža", "neobjestranski prevoz kot del začetnega ali končnega cestnega odseka kombiniranega prevoza" in "navzkrižni/neobjestranski prevozi" spadajo v področje uporabe napotitve.
- **Za prevoz potnikov** - "kabotaža", "lokalni izlet brez odhodnega potovanja" in "ne dvostranski prevoz kot del začetnega/končnega cestnega odseka kombiniranega prevoza" spadajo v področje uporabe napotitve.
- Podrobnejši opisi različnih prevozov so na voljo v *prilogah 1* in *2*. V *Prilogi 3* so navedena pravila, ki določajo pravo, ki se uporablja za delovno razmerje.

2.3 Napotitev ali odsotnost - veljavni pogoji za zaposlitev

Cestne operacije, ki ne pomenijo napotitve, ureja le delovno pravo, ki se uporablja za pogodbo o zaposlitvi. Kot je podrobneje opisano v Prilogi 3 k tem smernicam, je v uredbi Rim I določeno, katero nacionalno pravo se uporablja za delovno razmerje. Načeloma bo klavzula o izbiri prava v pogodbi o zaposlitvi navajala pravo, ki se uporablja. To pravo je navedeno v izjavi o napotitvi v vrstici c.7 (glej Polje 3 - Primer izjave o napotitvi). Če takšne izrecne izbire prava ni, se za pogodbo o zaposlitvi uporablja običajni kraj dela voznika. V vsakem primeru izbira prava ne more odstopati od obveznih določb o običajnem kraju dela voznikov.

Če gre pri cestnem prevozu za napotitev, mora država članica gostiteljica za napotene voznike v času njihove napotitve poleg zakonodaje, ki se uporablja za posebno pogodbo o zaposlitvi, uporabljati tudi osnovni seznam pravil o zaposlovanju.

Jedro pravil, ki jih mora zagotoviti država članica gostiteljica, zajema bistvene vidike delovnega razmerja, vključno s plačilom, delovnim časom, zdravjem in varnostjo ter dodatki (glej Polje 1 - Napotitev - veljavni pogoji v skladu s standardi države gostiteljice).

V naslednjih odstavkih so obravnavani pojmi prejemkov in nadomestil, ki so ključni elementi paketa prejemkov napotenih delavcev, ter vidiki, povezani s trajanjem napotitve.

- Najdaljši delovni čas in najkrajši čas počitka
- Minimalni plačani letni dopust
- Prejemki
- Pogoji za najemanje delavcev, zlasti s strani podjetij za začasno zaposlovanje
- Zdravje in varnost
- Zaščitni ukrepi za nosečnice in mlade matere
- Enako obravnavanje moških in žensk ter druge določbe o nediskriminaciji
- Pogoji nastanitve delavcev, če jih delodajalec nastanjuje zunaj njihovega rednega delovnega mesta
- Nadomestila ali povračila stroškov za potovanje, prehrano in nastanitev.

Polje 1 - Napotitev - veljavni pogoji v skladu s standardi države gostiteljice

2.3.1 Prejemki in nadomestila

Direktiva o napotenih delavcih določa načelo enakega plačila za napotene in lokalne voznike. Sestavne dele plačila določa izključno država članica gostiteljica.

Pri izračunu in primerjavi zneska, ki pripada vozniku, z dejansko izplačanim zneskom je treba upoštevati skupni bruto znesek plačila¹⁶.

¹⁶ Uvodna izjava 18 Direktive (EU) 2018/957 o spremembi Direktive 96/71 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev.

Da bi zagotovili preglednost, je treba v ustrezni dokumentaciji dovolj podrobno opredeliti vse sestavne dele prejemkov. Nadomestila, "značilna za napotitev"¹⁷ lahko predstavljajo pomemben element zneskov, ki pripadajo napotenemu delavcu.

2.3.1.1 Izračun prejemkov: dodatki, ki se upoštevajo kot del prejemkov.

Dodatke, kot so dnevnice za delo v tujini, katerih znesek se spreminja glede na trajanje napotitve delavca, ali za prevoz določene vrste tovora, ki se **ne** izplačajo kot povračilo dejansko nastalih stroškov zaradi napotitve, kot so stroški potovanja, prehrane in nastanitve, je treba šteti za del plačila¹⁸. Takšna nadomestila je treba upoštevati pri primerjavi bruto zneskov prejemkov¹⁹.

2.3.1.2 Izračun osebnih prejemkov: dodatki, ki niso del osebnih prejemkov.

Nadomestila, značilna za napotitev, se ne štejejo za del plačila, če so izplačana kot povračilo stroškov, ki so dejansko nastali zaradi napotitve, kot so potni stroški, stroški prehrane in nastanitve. Te stroške mora poleg plačila plačati delodajalec. Zato teh stroškov ni mogoče odšteti od plačila delavcu²⁰. Direktiva o napoteni delavci izraža načelo, da mora te stroške kriti delodajalec v skladu z nacionalno zakonodajo in/ali prakso, ki se uporablja za delovno razmerje.

Če pogoji zaposlitve, ki se uporabljajo za delovno razmerje, ne določajo, ali in, če je tako, kateri elementi dodatka, specifičnega za napotitev, se izplačajo kot povračilo dejansko nastalih izdatkov zaradi napotitve ali so del plačila, se šteje, da se celoten dodatek izplača kot povračilo izdatkov²¹.

2.3.1.3 Nadomestila ali povračila stroškov za kritje potnih stroškov, stroškov prehrane in nastanitve za delavce, ki so med napotitvijo na delo v državo članico gostiteljico iz poklicnih razlogov odsotni od doma

Napoteni delavec, ki mora med napotitvijo potovati na redno delovno mesto v državi članici gostiteljici in nazaj ali ga delodajalec začasno pošlje s tega rednega delovnega mesta na drugo delovno mesto v tej državi članici gostiteljici, je v državi članici gostiteljici²² upravičen do kakršnega koli nadomestila ali povračila stroškov za kritje potnih stroškov, stroškov prehrane in nastanitve za delavce, ki so zaradi poklicnih razlogov zunaj doma, če je to določeno za nacionalne delavce. To pomeni, da se ta določba za napotene delavce uporablja v obsegu, ki velja za domače delavce v državi članici gostiteljici. Če torej takšna določba obstaja v državah članicah gostiteljicah, mora povračilo teh izdatkov biti izplačano poleg plačila, kot je pojasnjeno v oddelku 2.3.1.2 zgoraj.

¹⁷ Uvodni izjavi 19 in 20 Direktive (EU) 2018/957 o spremembi Direktive 96/71 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev.

¹⁸ C-428/19 Rapidsped z dne 8. julija 2021.

¹⁹ Uvodna izjava 18 Direktive (EU) 2018/957.

²⁰ Uvodni izjavi 18, 19 in člen 1.2 c) Direktive (EU) 2018/957 o spremembi Direktive 96/71 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev.

²¹ Uvodna izjava 20 in člen 3. 7 Direktive 96/71.

²² Evropska komisija (2019), *Praktični vodnik o napotitvi*, str. 24.

OPOMBA: Načeloma se pravice iz oddelka **2.3.1.3** uporabljajo za napotene voznike, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2020/1057. Vendar se v večini primerov situacije, v katerih bi ti vozniki lahko koristili te dodatke, lahko pojavijo le izjemoma.

2.3.2 Izračun trajanja napotitve

V *lex specialis* je pojasnjeno, da je treba za izračun trajanja napotitve šteti, da se napotitev konča, ko voznik pri opravljanju mednarodnega prevoza blaga ali potnikov zapusti državo članico gostiteljico²³. Vendar *lex specialis* ne določa, od katerega trenutka se šteje, da se je obdobje napotitve začelo.

Strokovna skupina Komisije je ob podpori pravne službe Komisije EU pripravila dokument z vprašanji in odgovori, ki vsebuje smernice o tem, kdaj se v določenih primerih začne napotitev. Preglednice v prilogah 1 in 2 (ki predstavljajo poenostavljeno razlago pravil, pojasnjujejo, kateri postopki spadajo v področje uporabe *lex specialis* in kateri ne, ter kdaj se napotitev začne in konča) temeljijo na teh vprašanjih in odgovorih.

Povzetek

Med cestnimi pregledi ni vedno mogoče ugotoviti veljavnih pogojev zaposlitve. Vendar so lahko cestni pregledi koristni pri ugotavljanju dejanskih neskladij, ki so podlaga za nadaljnje preglede.

2.4 Drugi primeri

2.4.1 Vozniki, najeti prek agencij za zagotavljanje začasnega dela.

Posebna pravila o napotitvi voznikov iz *lex specialis* veljajo izključno za voznike, ki so neposredno zaposleni pri podjetju, ki voznike napoti v drugo državo članico za svoj račun in pod svojim vodstvom²⁴. Za voznike, ki jih zaposlijo agencije za začasno delo, *lex specialis* ne velja. Zato zanje načeloma velja Direktiva o napotjenih delavcih, kadar opravljajo kakršno koli čezmejno vožnjo.

Primer: agencija za začasno delo španskemu izvajalcu zagotovi voznika za dostavo polnega tovornjaka blaga iz Španije na Portugalsko. Čeprav je tovornjak last španskega prevoznika, je voznik neposredno zaposlen pri agenciji za zagotavljanje začasnega dela. *Lex specialis* se ne uporablja in celotno potovanje ureja direktiva o napotjenih delavcih.

²³ Člen 1.8

²⁴ Glej člen 1.2 Direktive 2020/1057 in člen 1.3a Direktive 96/71.

2.4.2 Prenos znotraj podjetja

Lex specialis se ne uporablja za voznike, ki jih delodajalec napoti na delo za subjekt, ki se nahaja v drugi državi članici, vendar pripada isti skupini podjetij. Te primere ureja izključno direktiva o napotjenih delavcih.

Primer: Slovaška hčerinska družba dodeli svoje voznike glavnemu sedežu na Nizozemskem. Slovaški delodajalec in nizozemsko podjetje uporabnik spadata v isto skupino podjetij. *Lex specialis* se ne uporablja in ta položaj ureja direktiva o napotjenih delavcih.

2.4.3 Poslovanje s tretjimi državami

Direktiva o napotjenih delavcih določa, da izvajalci iz držav nečlanic EU ne smejo biti obravnavani ugodneje kot podjetja iz EU²⁵. Nacionalna zakonodaja in/ali dvostranski sporazum med posamezno državo članico in tretjo državo lahko izvajalcem iz tretjih držav dovoli opravljanje dejavnosti na ozemlju te države članice. V takih primerih se ne uporabljata niti *lex specialis* niti Direktiva o napotjenih delavcih. Za uporabo obeh instrumentov je namreč potrebno, da ima gospodarski subjekt sedež v državi članici EU. Pogoji, ki se uporabljajo za izvajalca iz tretje države, bodo urejeni z vsebino dvostranskega sporazuma in/ali nacionalno zakonodajo. Nacionalna zakonodaja lahko upravljavcem iz tretjih držav nalaga tudi upravne zahteve (npr. predložitev izjave o napotitvi prek nacionalnih sistemov).

Lahko se tudi zgodi, da podjetje s sedežem v EU zaposli voznike iz tretjih držav za opravljanje nalog v Uniji. V takih primerih državljanstvo delavca ne vpliva na veljavne pogoje zaposlitve. Od trenutka, ko je voznik iz tretje države zakonito pooblaščen za opravljanje dela v Uniji, se pravila, opisana v teh smernicah, uporabljajo brez kakršne koli diskriminacije, ker je voznik zaposlen v podjetju s sedežem v EU.

2.4.4 Samozaposleni vozniki

Lex specialis in Direktiva o napotjenih delavcih veljata samo za zaposlene. Samozaposlenega delavca je treba obravnavati kot neodvisnega izvajalca, ki ni zaščiten s pravili o napotitvi in za katerega je najpomembnejša svoboda izbire veljavnih pravnih režimov.

Izvajalci se lahko zlorabljajo z navidezno samozaposlitvijo, da bi se izognili svojim delodajalskim obveznostim. Zato je treba posebno pozornost nameniti zagotavljanju, da je samozaposleni voznik resnično neodvisni izvajalec.

Direktiva o izvrševanju direktive o napotitvi zahteva, da javni organi z uporabo sistema IMI ocenijo pomembna dejstva, ki presegajo formalni dogovor med strankami, vključno z opravljanjem dela, podrejenostjo in plačilom delavca²⁶.

²⁵ člen 1.4 direktive o napotjenih delavcih.

²⁶ Člen 4.5 Direktive 2014/64

Sodišče EU tudi meni, da je treba na podlagi niza "*objektivnih meril*" določiti, ali se samozaposlena oseba po nacionalnem pravu lahko obravnava kot delavec za namene uporabe prava EU.

Po mnenju Sodišča je bistvena značilnost delovnega razmerja, da ena oseba določeno obdobje opravlja storitve za drugo osebo in pod njenim vodstvom, za kar prejme plačilo²⁷.

Evropski sodnik zdaj v skladu z uveljavljeno prakso upošteva naslednje značilnosti:

- Avtonomija, zlasti v zvezi s svobodno izbiro časa, kraja in vsebine svojega dela.
- ali delavec deli poslovna tveganja delodajalca.
- Ali je delavec sestavni del delodajalčevega podjetja ali pa opravlja naloge za več naročnikov.

Povzetek

- *Lex specialis* se uporablja izključno za voznike, ki so neposredno zaposleni pri podjetju, ki voznike napoti v drugo državo članico za svoj račun in pod svojim vodstvom. Za voznike, ki jih zaposlijo agencije za začasno delo, velja direktiva o napotnih delavcih. Direktiva o napotnih delavcih zajema tudi voznike, ki opravljajo naloge v drugi državi članici v okviru premestitev znotraj podjetja.
- Pogoje, ki veljajo za operaterja iz tretje države (zunaj EU), ureja nacionalna zakonodaja in/ali dvostranski sporazum, podpisan s tretjo državo (zunaj EU). Vendar pa upravljavcem iz tretjih držav ni mogoče zagotoviti ugodnejših pogojev kot upravljavcem iz EU.
- Za prevoznike EU državljanstvo voznika ni pomembno. Dejstvo, da voznik iz tretje države zakonito dela na ozemlju EU, pomeni, da zanj velja zakonodaja EU.
- *Lex specialis* in Direktiva o napotnih delavcih veljata samo za zaposlene. Vendar morajo biti izvršitelji še posebej pozorni, kadar vozniki trdijo, da so samozaposleni, in preveriti, ali se "*samozaposlitev*" ne uporablja za izogibanje obveznostim iz *lex specialis* ali direktive o napotnih delavcih. Nekateri dejavniki, ki lahko kažejo na odvisno delovno razmerje, vključujejo avtonomijo, ki je na voljo vozniku, ali voznik deli poslovna tveganja delodajalca in ali voznik opravlja naloge za več naročnikov.

²⁷ Glej na primer *FNV Kunst C-413/13* z dne 4.12.2014, točka 34.

3. Uveljavljanje pravil

V tem delu dokumenta so predstavljena priporočila za cestne inšpekcijske preglede in nadzor informacijskega sistema za notranji trg (IMI). Predlagano je, da se zagotovi kontinuiteta med cestnimi pregledi in kontrolami IMI, tako da se naknadno poglobljeno raziščejo primeri napotitve in sumi zlorab, odkriti pri cestnem pregledu. Sumi zlorabe so lahko v obliki "*rdečih zastavic*", ki bi jih cestni nadzorniki lahko sporočili kolegom, zadolženim za preglede IMI.

Kontrole IMI je treba izvajati tudi, če ni cestnih pregledov. Glede na veliko število deklaracij o napotitvi, ki so vsak mesec registrirane v sistemu IMI, ta navodila predlagajo podoben pristop filtriranja - na podlagi istih rdečih zastavic - za učinkovito usmerjanje nadzora.

3.1 Upravna pravila in nadzorni ukrepi

Lex specialis predvideva naslednja upravna pravila in nadzorne ukrepe za izvajanje pravil o napotitvi med cestnimi pregledi in pregledi IMI ter pregledi v prostorih:

- Najpozneje ob začetku napotitve morajo cestni prevozniki predložiti izjavo o napotitvi, ki vsebuje bistvene podatke o vozniku in napotitvi. Ta izjava se predloži prek portala za prijavo napotitve v cestnem prometu (v nadaljnjem besedilu "*RTPD*")²⁸. RTPD je večjezični javni vmesnik, ki je povezan z informacijskim sistemom za notranji trg (v nadaljnjem besedilu: *IMI*).
- Med napotitvijo lahko pride do cestnih pregledov. Cestni izvršitelji lahko za preverjanje skladnosti s pravili o napotitvi zahtevajo le tri dokumente: kopijo deklaracije o napotitvi, predložene na RTPD, tovarne liste ali enakovredna dokazila in zapise tahografov. Cestni izvršitelji imajo na voljo orodje "*skeniranje na cesti*", s katerim lahko preverijo veljavnost izjave o napotitvi. V naslednjem *oddelku 3.2* je navedenih nekaj napotkov za uporabo tega orodja in informacij, ki jih vsebujejo ti dokumenti.
- Pristojni organi države članice gostiteljice se lahko po obdobju napotitve odločijo, da bodo zahtevali dodatne informacije. Izvajalec ima osem tednov časa, da izpolni te zahteve po dodatnih dokumentih, ki jih je treba predložiti prek RTPD. Naslednji *oddelek 3.3 podrobneje* obravnava te inšpekcijske preglede IMI. Če je bilo pri cestnem inšpekcijskem pregledu ugotovljeno napotitev, ki je izvajalec ni prijavil v RTPD, morajo izvršilni organi uporabiti splošni modul za napotitev delavcev in zahtevati dodatne informacije. Lahko se oprejo tudi na modul za cestni prevoz, ki se uporablja za ocenjevanje pogojev za ustanovitev podjetja.
- Če gospodarski subjekt po osmih tednih ne izpolni zahteve po dodatnih informacijah, lahko država članica gostiteljica zaprosi za pomoč pristojne organe države, v kateri ima gospodarski subjekt sedež. V ta namen imajo organi matične države članice dostop do izjave in drugih informacij, ki jih je gospodarski subjekt predložil na RTPD. Dodatna načela za medsebojno pomoč med državo članico gostiteljico in državo članico sedeža so določena v direktivi o izvrševanju direktive o napotitvi zaradi lažjega izvajanja,

²⁸ Program RTDP je na voljo na tej spletni strani: [Cestni promet - Napotitvena izjava](#).

uporabe in izvrševanja pravil o napotitvi²⁹. Sodelovanje med različnimi organi je opisano v *oddelku 3.4*.

Če povzamemo

Obstajajo tri glavna orodja za nadzor nad napotitvijo voznikov na cesti:

1. Javni vmesnik (portal RTPD) - namenjen podjetjem
 2. Aplikacija "*Skeniranje na cesti*" - za uporabo organov na cesti
 3. Informacijski sistem za notranji trg (IMI) - za uporabo organov
- Podjetja morajo standardizirane izjave o napotitvi predložiti prek javnega vmesnika najpozneje ob začetku napotitve.
 - Organi na cesti (v državah članicah gostiteljicah) preverijo deklaracije o napotitvi s skeniranjem kode QR na deklaraciji o napotitvi. Zahtevajo lahko tudi omejeno število dokumentov.
 - Organi, pristojni za nadzor IMI v državah članicah gostiteljicah, lahko dodatne dokumente zahtevajo neposredno od podjetja (vključno z zapisi tahografov, plačilnimi lističi, pogodbami o zaposlitvi).
 - Organi, pristojni za nadzor IMI v matičnih državah članicah, lahko od organov v državah članicah gostiteljicah prejmejo prošnje za pomoč, če podjetje ne sodeluje z organi gostiteljic.
 - Vsi nacionalni organi bi morali vzpostaviti medsebojne komunikacijske kanale, da bi zagotovili ciljno usmerjeno in učinkovito izvrševanje.

Aktivni komunikacijski kanali med različnimi ravni izvrševanja pomagajo zagotoviti bolj ciljno usmerjeno in učinkovito izvrševanje.

Kontinuiteta med cestno kontrolo in organi IMI bi bila koristna za:

- zagotovi, da se sum zlorabe, odkrit na cesti, nato podrobneje razišče z ustreznimi pregledi IMI.
- v primeru, da se med cestnim pregledom ugotovi napotitev, spremljajte nadzor, da zagotovite ustrezno zaščito voznika v skladu s standardi države gostiteljice, vključno s pravilnim zneskom plačila.

Aktivno sodelovanje med organi za cestni promet in organi, pristojnimi za modul Napotitev delavcev, bi bilo koristno za:

- vodi evidenco in po potrebi preiskuje izvajalce cestnega prevoza, ki ne predložijo prijav o napotitvi, če obstaja sum, da gre za napotitev;

²⁹ Člena 6 in 7 Direktive 2014/67 o izvrševanju napotitve.

- preveriti pravo, ki se uporablja za pogodbo o zaposlitvi (na primer glede na običajni kraj dela in status zaposlitve).

Pristojni organi IMI lahko delujejo na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni. IMI vključuje tudi koordinatorje IMI, ki imajo lahko usklajevalno vlogo v zvezi z delovnimi postopki IMI³⁰.

Polje 2 - Pomen komunikacijskih kanalov med izvršilnimi organi

3.2 Cestni pregledi

3.2.1 Cilj

Kar zadeva *lex specialis*, je osrednji vidik cestnega inšpekcijskega pregleda ugotavljanje obstoja veljavnih deklaracij o napotitvi, da se sprožijo in usmerjajo nadaljnji izvršilni ukrepi.

Pomemben instrument za zgodnje odkrivanje so lahko tudi cestni pregledi. Če se med cestnim pregledom ugotovi napotitev na delo, se lahko prek vmesnika IMI izvedejo nadaljnji pregledi, da se zagotovi, da je voznik ustrezno zaščiten v skladu s standardi države gostiteljice in da prejme pravilen znesek plačila.

Če cestni prevoz ne predstavlja situacije knjiženja, je mogoče, da se podjetje ne pojavi v modulu knjiženja cestnega prevoza IMI. Ta odsotnost zapisa sama po sebi ne preprečuje nadaljnjih pregledov IMI prek splošnih modulov Napotitev delavcev in Pogoji ustanavljanja (glej *oddelek 3.3* spodaj).

3.2.2 Dokumenti, ki jih je treba zahtevati, in kaj je treba poiskati

Države članice so do 2. februarja 2022 izvajale različna pravila o upravnih zahtevah in nadzornih ukrepih. Z uvedbo *lex specialis* v nacionalno zakonodajo se bo v Uniji enotno uporabljal en sklop ukrepov.

Med cestnimi pregledi lahko izvršitelji za preverjanje skladnosti s pravili o plakatiranju zahtevajo le tri vrste dokumentov:

- kopijo izjave o napotitvi,
- tovorni list(-e) in
- evidence tahografov.

Podjetja so dolžna zagotoviti, da imajo vozniki na voljo zgoraj navedene dokumente, voznik pa jih mora dati na razpolago, kadar to zahteva izvršitelj.

³⁰ Glej [oddelek 2.3 informacijskega sistema za notranji trg \(IMI\) - uporabniški priručnik - posodobitev 2012 \(europa.eu\)](#).

3.2.2.1 Izjava o napotitvi

Opis

Pri prevozih, ki spadajo na področje uporabe napotitve v skladu z *lex specialis*, morajo upravljavci cest zagotoviti, da imajo napoteni vozniki na voljo kopijo izjave o napotitvi, predložene prek RTPD. Izvod je lahko v papirni ali elektronski obliki.

Vse deklaracije o napotitvi, predložene prek sistema RTPD, so opremljene s posebno kodo QR, ki jo mora cestni nadzornik skenirati, da preveri pristnost in veljavnost deklaracije.

Kot je prikazano v naslednjem *polju 3*, popolna izjava vsebuje naslednje podatke:

- Identiteta izvajalca, vsaj v obliki številke licence Skupnosti, če je ta številka na voljo.
- Kontaktni podatki vodje prevoza ali druge kontaktne osebe v državi članici sedeža za nadaljnjo komunikacijo.
- Identiteta voznika, naslov njegovega prebivališča in številka vozniškega dovoljenja. RTPD omogoča prevoznikom, da izpolnijo dodatne informacije. Čeprav te informacije niso obvezne, morajo cestni organi preveriti te dodatne podatke, če so na voljo.
- datum začetka veljavnosti pogodbe o zaposlitvi in veljavno zakonodajo.
- Predvideni datum začetka in konca napotitve.
- registrske tablice motornih vozil.
- ali so opravljene prevozne storitve prevoz blaga, prevoz potnikov, mednarodni prevoz ali kabotaža.

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

Company information

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

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 Belgium
employment contract

Transport Manager Information

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

Driver Identification Document

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

Contact Person

g.1 Name peter greenhorse
g.2 Email Address pierrivercheval@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>

Polje 3 - Primer izjave o napotitvi

Namen

Namen veljavne prijave napotitve je zagotoviti, da sta podjetje in voznik ustrezno registrirana v evidencah države gostiteljice, kar lahko sproži nadaljnje in bolj poglobljene kontrole. Poleg tega bo hitra ocena informacij, navedenih v deklaraciji, cestnemu nadzorniku pomagala ustvariti vtis o morebitni zlorabi ali izogibanju veljavnim pravilom o napotitvi in povezanim pravilom. Na podlagi tega se lahko neskladja in rdeče zastavice sporočijo pristojnim organom IMI za namene nadaljnjih pregledov. Kot je opisano v *oddelku 3.2.3* spodaj, rdeče zastavice, ki upravičujejo poglobljene preglede, vključujejo odsotne, neveljavne ali neskladne dokumente ter očitno neskladje med običajnim krajem dela in zakonodajo, ki se uporablja za pogodbo o zaposlitvi.

Skeniranje na poti

Napotitvene deklaracije so opremljene z individualno kodo QR, ki jo morajo cestni organi preveriti, da ocenijo veljavnost dokumenta. Kontrola se opravi prek aplikacije "*skeniranje na cesti*". Ta aplikacija je na voljo v vseh 24 jezikih. Aplikacija ne zahteva avtentikacije. Uporablja se lahko na vseh mobilnih napravah z internetno povezavo in delujočo kamero.

Po skeniranju kode QR z aplikacijo "*skeniranje na cesti*" mobilna naprava iz RTPD pridobi izjavo o napotitvi, ki jo je predložil upravljavec. Cestni organi lahko nato preverijo, ali so podatki na kopiji deklaracije, ki jo je posredoval voznik, enaki zadnji različici, predloženi prek RTPD.

Pri pregledovanju deklaracij o knjiženju se lahko pojavijo tri situacije:

- i. Vse informacije, prikazane na mobilni napravi, so enake informacijam na dokumentu, ki ga izroči voznik. Zato se lahko domneva, da je deklaracija o napotitvi veljavna.
- ii. Informacije, prikazane na mobilni napravi, niso enake dokumentom, ki jih voznik izroči. Ta dokument je najverjetneje zastarel. Cestni organi lahko na svoji napravi vidijo datum zadnje posodobitve izjave o napotitvi.
- iii. V zahtevku je pojasnjeno, da izjave ni mogoče najti v sistemu IMI. Zato je mogoče domnevati, da je dokument, ki ga je predložil voznik, ponarejen.

Modul usposabljanja za namero cestnih nadzornikov si lahko ogledate na tej povezavi: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.

Skeniranje na cesti korak za korakom

Korak 1. Dostop do aplikacije



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

Korak 2. Skeniranje izjave o napolitvi



← 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-3ff9-432a-81ff-6a178c048464	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

Korak 3. Pregled izjave

- Veljavna prijava (enaki podatki kot v prijavi ob knjiženju)

← Back to scan
i ?

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) **2ABC681, 2FGD175**

Driver

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

Identification document

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

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 **BE1258-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

Company address

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) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

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 **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

➤ Iztečena deklaracija

← Back to scan

Declaration number: **13644813708_4658-a962-427fad6cfecc**
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: bracilj
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 ynuuara
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

Polje 4 Skeniranje na cesti korak za korakom

3.2.2.2 tovorni listi ali enakovredna dokazila

Opis

Vozniki morajo imeti na voljo dokazila o opravljenem prevozu v državi članici gostiteljici. To so lahko dokumenti, kot so papirnati ali elektronski tovorni list (v nadaljnjem besedilu: e-CMR) ali enakovredna dokazila. Ta dokazila morajo vsebovati informacije o dohodnem mednarodnem prevozu in vsakem zaporednem opravljenem kabotažnem prevozu³¹.

Namen

Eden od namenov e-CMR ali tovrnega lista v papirni obliki je navesti vrsto dejavnosti, ki se izvaja (npr. kabotaža), in tudi navesti, da je ta dejavnost resnična (npr. v primeru kabotaže je v tovrnem listu lahko navedeno, ali gre za mednarodno potovanje in ali ne presega največjega zneska dejavnosti, dovoljenega v državi članici gostiteljici).

Pošiljka lahko tudi močno pospeši prepoznavanje napotitve med cestno kontrolo. Če je na primer v tovrnem listu naveden kabotažni prevoz, se lahko zanesljivo domneva, da je voznik v položaju napotitve. Če iz tovrnega lista izhaja, da je kabotaža nezakonita, se sproži cela vrsta drugih posledic in nadaljnjih preverjanj³². Za pa je treba tudi voznika, ki opravlja nezakonito kabotažo, obravnavati kot napotenegega.

Za več podrobnosti o tem, kako so lahko tovorni listi pomembni za knjiženje, glej *oddelek 3.2.4* spodaj, kjer je opisano zaporedje dogodkov, kako uporabiti tovrne liste za določitev položajev knjiženja.

Na splošno je obstoj kabotažnega prevoza upravičen do obveščanja organov, pristojnih za preiskave IMI, da se sprožijo ustrezni pregledi za zagotovitev, da je vozniku med napotitvijo zagotovljena ustrezna raven zaščite.

3.2.2.3 Evidenca tahografov

Opis

Zapisi tahografov so tudi koristen dokaz za izvršilne organe, da lahko preverijo, ali prevozi spadajo v področje uporabe napotitve ali ne. Podatki o lokaciji, zabeleženi v tahografu (v obliki kod držav članic, v katerih so potekali prevozi), so lahko v ta namen zelo koristni. Za popoln opis podatkov o lokaciji, zabeleženih z različnimi generacijami in različicami tahografov, glejte navodila TRACE 2 o pametnih tahografih.

³¹ Člen 8.3 Uredbe 1072/2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga

³² Takšna preverjanja niso zajeta v tem dokumentu, saj se ta dokument osredotoča predvsem na napotitev voznikov.

Namen

Čeprav so zapisi tahografov namenjeni predvsem zagotavljanju izvrševanja pravil o času vožnje in počitka, bi jih moral uporabljati tudi cestni nadzornik, da bi lažje ugotovil, ali gre za napotitev. V naslednjem *oddelku 3.2.4* je predlagan kontrolni seznam vprašanj za ugotavljanje narave cestnega prometa in ugotavljanje, ali je treba voznika šteti za napotenega ali ne. Vprašanja vključujejo na primer oceno, kdaj in kje se operacija začne in konča. Zapisi tahografov bodo zagotovili večino odgovorov na ta kontrolni seznam vprašanj, vključno z zapisi položaja vozila med dejavnostmi nakladanja in razkladanja. Te zapise mora voznik uvesti med operacijo.

3.2.3 Rdeče zastave

Cestni nadzorniki lahko preverijo le omejeno število dokumentov in podatkov, zato morajo ukrepati hitro - zlasti pri nadzoru potniškega prometa. Prav tako morajo oceniti skladnost z vrsto različnih predpisov, na tem seznamu pa so tudi pravila o plakatiranju.

Učinkovito izvrševanje pogosto zahteva, da se po opravljenem cestnem prevozu opravijo popolnejši pregledi. Informacije, zbrane na podlagi treh zgoraj navedenih dokumentov (tj. 1) izjave o napotitvi, 2) tovornih listov ali enakovrednih dokazil in 3) zapisov tahografov), skupaj z rezultati interakcij z voznikom zagotavljajo ključne kazalnike, ki so lahko podlaga za nadaljnje preglede pri drugih organih. Glede na to je treba po pregledu cestnega prevoza po potrebi opraviti bolj poglobljen pregled.

Če se pri cestnih pregledih ugotovi napotitev, so preiskave IMI upravičene, da se zagotovi, da napoteni voznik prejme pravilen znesek plačila in da ga med napotitvijo ščitijo veljavni standardi države gostiteljice.

Tudi cestni nadzorniki bi morali imeti dejavno vlogo pri sprožanju popolnejših pregledov IMI, kadar koli posumijo na izogibanje ali zlorabo. Pri posredovanju ustreznih informacij, zbranih med cestnimi pregledi, pristojnim organom bi morali cestni prekrškovni organi hkrati označiti informacije, ki upravičujejo nadaljnje preglede. Te rdeče zastavice se lahko pojavijo zaradi odsotnosti prijave (kadar je bila ugotovljena napotitev), neveljavne prijave, neskladij v dokumentih, predloženih med cestnim pregledom, pa tudi vtisov cestnega nadzornika po interakciji z voznikom.

Skratka, kontinuiteta med cestnimi inšpekcijskimi pregledi in kontrolami IMI omogoča bolj ciljno usmerjeno in učinkovito izvrševanje. Kot je opisano v naslednjem *oddelku 3.3*, si je treba prizadevati tudi za aktivno sodelovanje med organi IMI, pristojnimi za cestni promet, in tistimi, ki upravljajo splošni modul za napotitev delavcev, da bi rdeče zastavice dosegle najustreznejši organ.

Primeri opozorilnih znakov so:

- Odsotnost deklaracije o knjiženju za prevozno operacijo, ki spada v področje knjiženja: Prijava o napotitvi je nepogrešljiv instrument za namene izvrševanja. Njena odsotnost

bi zato morala sprožiti nadaljnje kontrole, ko izvršitelj ugotovi, da je prevozna dejavnost napotena.

- Neveljavna ali ponarejena deklaracija o napotitvi:
 - Odsotnost ali neveljavna koda QR.
 - Manjkajoči obvezni podatki v deklaraciji.
 - Napačni podatki, zapisani v deklaraciji.
- Neskladje med zakonodajo, ki se uporablja za pogodbo o zaposlitvi, in običajnim krajem dela in/ali voznikovega prebivališča:

Napoteni delavec je delavec, ki za določen čas opravlja naloge zunaj države, v kateri običajno dela. Kot je opisano v Prilogi 3, se lahko domneva, da je običajno delovno mesto v državi članici, iz katere voznik običajno opravlja večji del svojega dela.

Očitno neskladje med veljavnim delovnim pravom iz vrstice c.7 izjave o napotitvi na delo na eni strani in običajnim krajem dela voznika na drugi strani bi moralo sprožiti nadaljnje preiskave prek ustreznih modulov IMI. Pristojni organi lahko na primer zahtevajo pogodbo o zaposlitvi in/ali druge evidence, da bi se prepričali, ali so podatki v izjavi o napotitvi pravilni.

- Ujemanje datumov objave in datumov zaposlitve
Cestni nadzornik lahko ugotovi, da se je pogodba o zaposlitvi začela približno na isti datum kot napotitev. Zaradi tega je treba dodatno preveriti veljavno delovno pravo in s tem povezane primere napotitve³³.

Datum začetka veljavnosti pogodbe o zaposlitvi je naveden v vrstici c.6 izjave o napotitvi. Obdobje napotitve je navedeno v vrstici a.2. Evidenca tahografov lahko kaže tudi na pomanjkanje dejavnosti voznika v državi sedeža delodajalca.

- Voznik je samozaposlen ali zaposlen prek agencije za zagotavljanje začasnega dela:
Samozaposleni voznik verjetno ne bo imel izjave o napotitvi. Rdeča zastavica, sporočena pristojnim organom IMI, ki imajo dostop do modula o napotitvi, bi koristno sprožila nadaljnje kontrole, da se zagotovi, da je samozaposleni voznik dejansko pravi neodvisni izvajalec.
- Neskladje med tovornim listom (npr. e-CMR) in podatki iz tahografa.
Do takšnega neskladja bi prišlo, če na primer oznaka države, ki prikazuje položaj vozila, navaja drugo državo kot država, navedena v tovornem listu.

Do neskladja lahko pride tudi, če tahograf pokaže več operacij, kot je dokumentirano v tovornem listu. To lahko kaže na izogibanje veljavnim pravilom o napotitvi.

- Kršitve časa vožnje in počitka:

³³ Glej na primer člen 4 Direktive 2014/67/EU o izvrševanju.

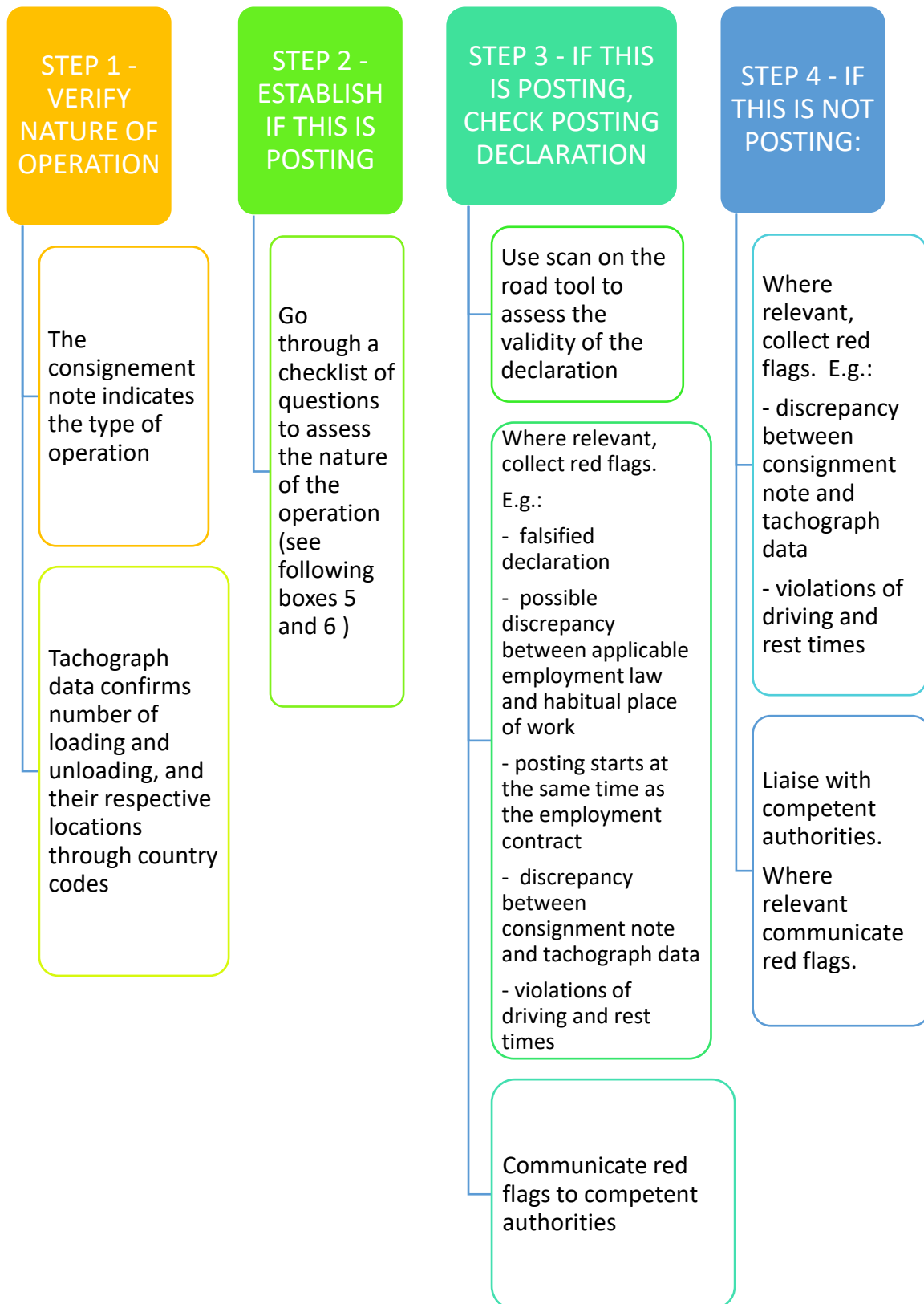
Zbrani podatki o upoštevanju časa vožnje in počitka se lahko uporabijo za usmerjanje podjetij v preverjanje pravil o napotitvi. Podjetja, ki imajo visoko oceno tveganja, se lahko preverjajo pogosteje in bolj celovito.

3.2.4 Možni načini izvajanja cestnih pregledov: Zaporedje in kontrolni seznam vprašanj.

Naslednje Slika 1 Postopni pristop k cestnemu nadzoru in priloženi kontrolni seznama vprašanj (Polje 5 in Polje 6) zagotavljata postopen pristop k cestnim kontrolam. Izvršitelji na cesti morajo najprej preveriti naravo dejavnosti, zlasti z navzkrižnim preverjanjem podatkov iz tovrnega lista s podatki iz tahografa. Nato bi morali ugotoviti, ali dejavnost spada v področje napotitve ali ne. V ta namen sta v poljih 5 (za tovorni promet) in 6 (za potniški promet) predlagana kontrolna seznama vprašanj za hitro ugotavljanje, ali je operacija napotitev ali ne. Če gre za napotitev, morajo cestni organi preveriti, ali obstaja deklaracija o napotitvi, in preveriti, ali se podatki v njej ujemajo s položajem napotitve. Pri vseh dejavnostih je treba po potrebi zbrati rdeče zastavice in jih sporočiti pristojnemu organu za nadaljnje preverjanje.

Slika 2 in . Slika 3 ponazarjata zaporedne korake za organe za cestni promet, ki začnejo nadzor s kabotažnim pregledom. Prvi korak je ugotavljanje kabotaže, večinoma na podlagi e-CMR ali papirnatega tovrnega lista. Če je kabotaža potrjena in se zato uporabljajo pravila o napotitvi, mora cestni izvršitelj preveriti veljavnost dokumentov o napotitvi in po potrebi zbrati rdeče oznake ter informacije sporočiti pristojnemu organu za nadaljnje preglede.

Če ne gre za kabotažo, bo cestni izvršitelj po korakih ugotavljal, ali je dejavnost upravičeno izvzeta iz napotitve ali ne. Kadar je to primerno, je treba vedno zbrati rdeče zastavice in jih skupaj z drugimi ustreznimi informacijami sporočiti pristojnim organom.



Slika 1 Postopni pristop k cestnemu nadzoru

Ta kontrolni seznam vprašanj je namenjen pomoči cestnemu nadzorniku pri ugotavljanju, ali se glede na naravo cestnega prevoza uporabljajo pravila o napotitvi. Predlagamo, da se vprašanja upoštevajo v vrstnem redu, v katerem so predstavljena. Ko so v določenem koraku označena vsa polja, je prevoz opredeljen in ni treba nadaljevati z ostalimi vprašanji.

Korak 1: ali gre za kabotažo?

- Ali tovorni list in tahograf dokazujeta kabotažo?

(Če je bilo opravljenih več operacij, kot je zakonsko dovoljeno, je treba voznika še vedno obravnavati kot napotenega)

Korak 1a: ali gre za tranzit?

- Ali voznik vozi skozi brez nakladanja ali razkladanja?

Korak 1c: ali gre za preprosto dvostransko operacijo?

- Ali voznik vozi v državo članico sedeža cestnega prevoznika ali iz nje na podlagi prevozne pogodbe?
- Ali je jasno, da voznik med tem potovanjem ni ali ne bo opravljal dejavnosti nakladanja ali razkladanja?

Opomba: enostavna dvostranska operacija je lahko tudi začetni ali končni cestni odsek kombiniranega prevoza.

Korak 1d: ali je 1+1?

- Ali voznik vozi v državo članico sedeža upravljavca ceste ali iz nje?
- Ali to mednarodno potovanje vključuje:
 - o Ena dejavnost nakladanja ali razkladanja; ALI
 - o Ena dejavnost nakladanja in ena dejavnost razkladanja?
- Ali je jasno, da voznik ni ali ne bo opravljal dveh dejavnosti v isti državi članici?

Korak 1d: je 0+2?

- Ali voznik opravlja povratno vožnjo v državo članico sedeža cestnega prevoznika ali iz nje?
- Ali je jasno, da voznik med eno od voženj (povratno ali odhodno) ni ali ne bo opravljal dejavnosti nakladanja ali razkladanja?
- Ali drugo potovanje (povratno ali odhodno) vključuje:
 - o Dve dejavnosti nakladanja ali razkladanja; ALI
 - o Dve dejavnosti nakladanja in dve dejavnosti razkladanja?
- Ali je jasno, da voznik v isti državi članici ni ali ne bo opravljal več kot ene dejavnosti nakladanja ali razkladanja?

Polje 5 - Kontrolni seznam vprašanj za cestne preglede pri prevozu blaga

Korak 1: ali gre za kabotažo?

- Ali obrazec dovoljenja (za redni prevoz potnikov) ali potni list (za občasni prevoz potnikov) dokazuje kabotažo?

Korak 1a: ali gre za tranzit?

- Ali voznik vozi skozi, ne da bi pobral ali odložil potnike?

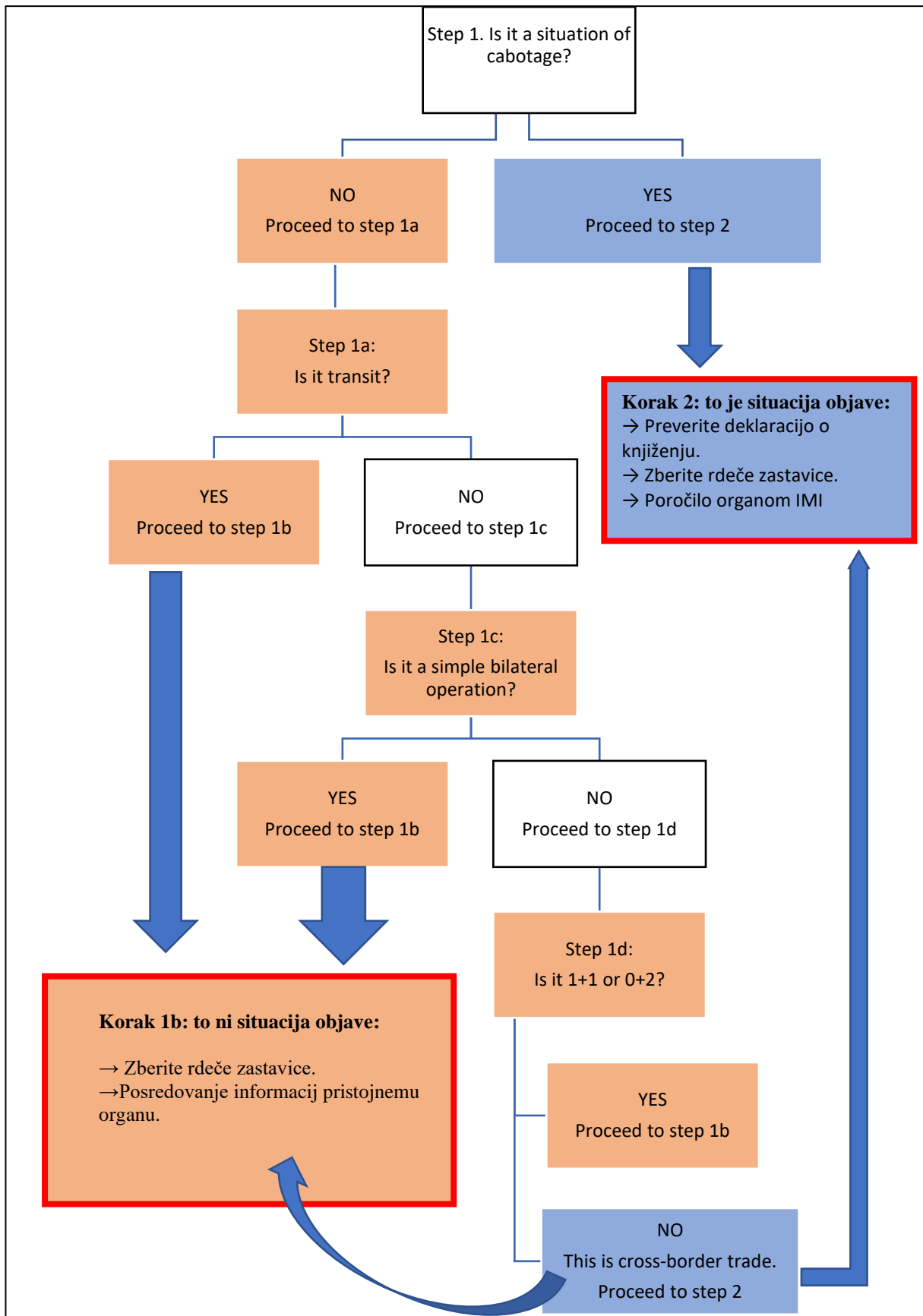
Korak 1c: ali gre za preprosto dvostransko operacijo?

- Ali voznik izvaja eno od naslednjih operacij?
 - vstopanje potnikov v državi članici sedeža in izstopanje v namembni državi?
 - pobiranje potnikov v namembni državi in njihovo izkrcanje v državi ustanovitve?
 - opravljanje lokalnih izletov z isto skupino potnikov nerezidentov po mednarodnem prevozu z istimi potniki v istem vozilu ali v vozilu, ki je v lasti istega podjetja?

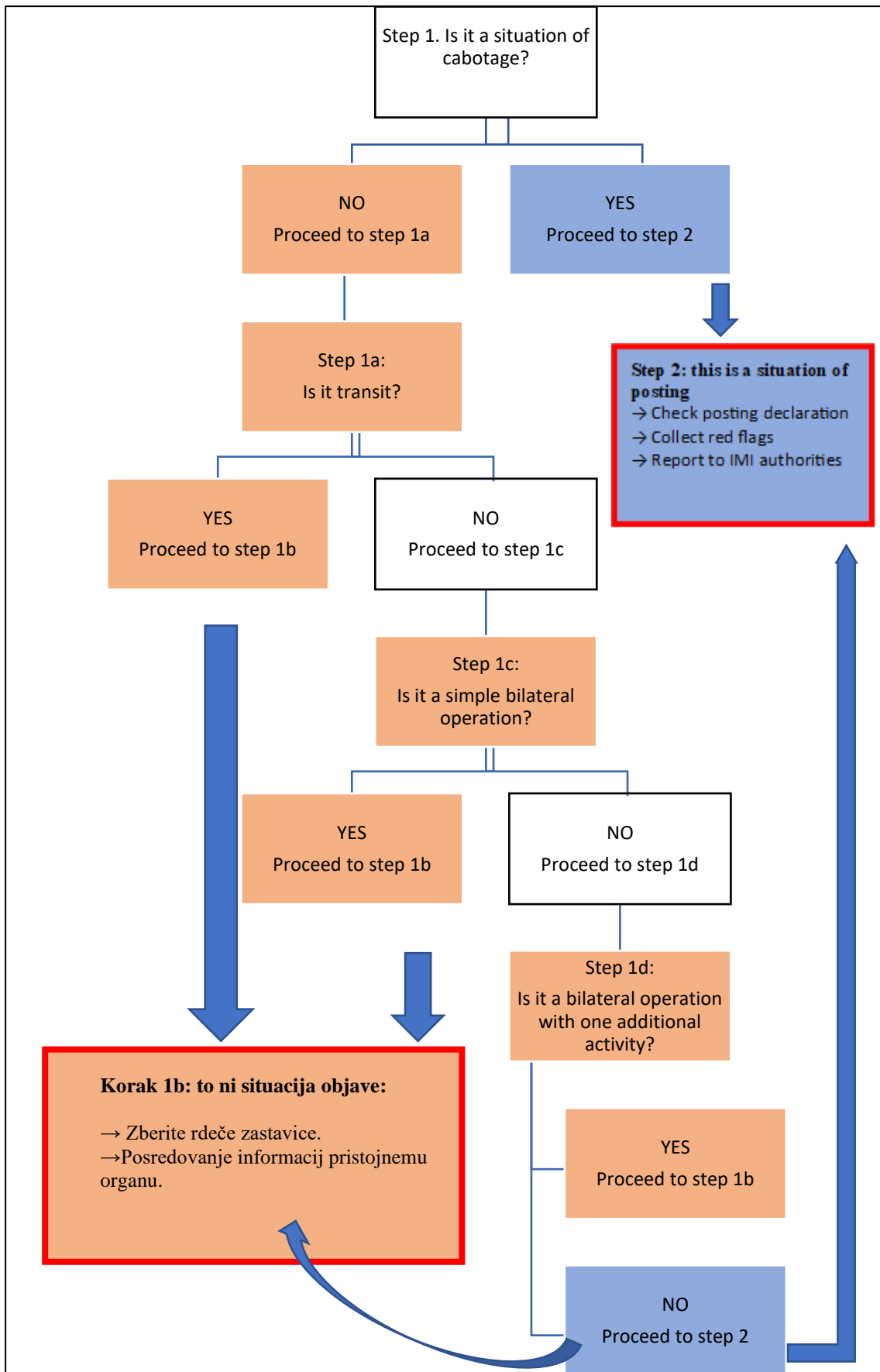
Korak 1d: je dvostranska operacija z eno dodatno dejavnostjo?

- Ali voznik vozi v državo članico sedeža upravljavca ceste ali iz nje?
- Ali to mednarodno potovanje vključuje:
 - Ena dejavnost vstopanja potnikov ali ena dejavnost izstopanja potnikov; ALI
 - Ena dejavnost pobiranja potnikov in ena dejavnost izkrcavanja potnikov?
- Ali je jasno, da voznik ni ali ne bo opravljal dveh dejavnosti v isti državi članici?

Polje 6 - Kontrolni seznam vprašanj za cestne preglede prevoza potnikov



Slika 2 - Postopek po korakih za prevoz blaga



Slika 3 - Postopek po korakih za prevoz potnikov

3.3 Inšpekcijski pregledi IMI

Neodvisno ali kot dopolnitev cestnih pregledov se lahko nadaljnji nadzor izvaja prek vmesnika IMI in v dobri veri s pristojnimi organi države članice, v kateri ima podjetje sedež.

V teh smernicah je navedeno, da se izmenjava informacij med državami članicami prek IMI lahko izvaja v treh okoliščinah:

- Kot nadaljevanje cestnih pregledov, pri katerih je bila ugotovljena napotitev.
- kot nadaljnje ukrepanje po cestnih pregledih, pri katerih je cestni nadzornik opozoril na rdeče zastavice.
- neodvisno od cestnih pregledov, na primer na podlagi ocene tveganja. Organi IMI se lahko pri določanju prednostnih nalog pri takšnih kontrolah opirajo tudi na rdeče zastavice iz zgornjega *oddelka 3.2.3*.

3.3.1 Pregled modulov IMI

Sistem IMI je večjezično spletno orodje, katerega namen je olajšati izmenjavo informacij med izvršilnimi organi države članice gostiteljice ("*organi gostiteljice*") in države članice sedeža podjetja ("*matični organi*"). Trenutno IMI podpira postopke sodelovanja na 17 različnih področjih politike.

Trije moduli IMI so pomembni za posebno izvrševanje pravil cestnega prometa:

- Namen modula "*Cestni promet - pogoji za ustanovitev*" je olajšati izmenjavo informacij za preverjanje obstoja učinkovite in stabilne ustanovitve podjetja.
- Namen modula "*Cestni promet - socialni predpisi*" je olajšati izmenjavo informacij za nadzor učinkovite uporabe časa vožnje, odmorov in počitkov.
- Modul "*Cestni promet - deklaracije o napotitvi*", na katerega je priključen javni vmesnik RTPD, da bi cestni prevozniki lahko predložili deklaracije o napotitvi.
- Izvrševanje določb *lex specialis* se večinoma izvaja prek sistema IMI, povezanega z RTPD. Organi gostiteljice uporabljajo ta modul za pregled vseh deklaracij o napotitvi. Prav tako imajo možnost, da upravljavcu pošljejo zahteve za dodatne dokumente (glej *oddelek 3.3.3* spodaj). Če upravljavec ne odgovori v roku 8 tednov, lahko organi gostiteljice v roku 25 dni od matičnih organov zahtevajo informacije (glej *oddelek 3.4* spodaj).

Pri odgovarjanju na zahteve za informacije ima upravljavec možnost, da neposredno na portalu vzpostavi komunikacijo z organi gostitelja. Vsi pristojni organi si lahko med seboj izmenjujejo tudi brezplačna besedilna sporočila. Vse informacije, posredovane v obliki prostega besedila, lahko samodejno prevede storitev, povezana z IMI (eTranslation)³⁴.

Modul Cestni promet - Napotitvene deklaracije se lahko uporablja le, če je prevoznik predložil napotitveno deklaracijo. Prevozi, ki ne pomenijo napotitve, se v tem vmesniku ne smejo prikazati. Pomembno je, da prevozi, ki bi lahko pomenili napotitev, vendar upravljavec zanje

³⁴ Uporabniški priročnik za RTPD je na voljo na tej povezavi: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf.

ne predloži deklaracije o napotitvi, tudi niso prikazani v modulu Cestni promet - deklaracije o napotitvi.

Tudi če je prijava o napotitvi predložena v RPTD, samo modul Cestni promet - prijave o napotitvi organom gostitelja ne omogoča preverjanja vseh elementov v zvezi z napotitvijo, kot so na primer prakse poštnih nabiralnikov ali obstoj dejanskega delovnega razmerja v državi članici sedeža.

V vseh teh primerih je treba dodatno preiskavo IMI opraviti prek drugega vmesnika: modula "Cestni promet - pogoji za ustanovitev" in/ali splošnega modula "Napotitev delavcev". Uporaba slednjega modula je bila formalizirana z Direktivo 2014/67 o izvrševanju napotitve. Organi gostiteljice lahko pošljejo standardizirane zahteve za informacije, da bi ocenili obstoj dejanske napotitve, preprečili zlorabe in izogibanje ter ocenili spoštovanje veljavnih delovnih pogojev, vključno s plačilom³⁵.

Organi, odgovorni za modul Napotitev delavcev, pogosto niso isti kot tisti, ki se zanašajo na modul Cestni promet - Napotitvene izjave. Zato je bistvenega pomena učinkovita komunikacija med vsemi organi gostitelji, saj se v nasprotnem primeru cestni prevozi lahko izognejo kakršni koli obliki izvrševanja IMI, če jih izvajalci ne dokumentirajo. Sodelovanje med organi gostitelji je nujno tudi za nadzor spoštovanja veljavnih pogojev za napotene voznike.

Če povzamemo:

Nadzor skladnosti z *lex specialis* večinoma izvaja IMI v skladu z naslednjim postopkom:

- **Korak 1:** Organi gostiteljice družbi pošljejo neposredni zahtevek IMI. Zahtevek samodejno prispe v podjetje, ki prejme obvestilo.
- **Korak 2:** Podjetje prejme zahtevek prek RTPD in mora v osmih tednih predložiti zahtevane dokumente.
- **Korak 3:** Če podjetje dokumentov ne predloži v osmih tednih, IMI obvesti organe gostitelja, da lahko zdaj zaprosijo za pomoč organe matične države.
- **4. korak:** Na zahtevo IMI, ki jo predložijo organi gostiteljice, matični organi stopijo v stik z družbo (tudi s preverjanjem v prostorih), da bi v 25 delovnih dneh pridobili zahtevane dokumente. V ta namen imajo domači organi dostop do vseh izmenjav in dokumentov, ki jih organi gostiteljice prejmejo od družbe.

Vzporedno z RPTD morajo biti prevozni organi sposobni učinkovito uporabljati splošni modul za napotitev delavcev, da bi preprečili zlorabe in izogibanje, zlasti v primerih, ko ni izjave o napotitvi.

Za različne module IMI so lahko odgovorni različni organi v isti državi članici. Učinkovito izvrševanje zahteva, da so med temi organi vzpostavljeni komunikacijski kanali.

³⁵ Uporabniški priročnik za splošno pošiljanje modula *Delavci je na voljo* na tej povezavi: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf.

3.3.2 Cilji

Kontrole IMI so bistven vidik učinkovitega izvrševanja pravil o napotitvi in z njimi povezanih pravil. Glede na omejen čas in sredstva, ki so na voljo na cesti, se poglobljeni pregledi lahko izvajajo le zunaj cestnih pregledov, vmesnik IMI pa lahko služi kot orodje za sprožitev teh temeljitejših pregledov.

Inšpekcijski pregledi IMI, ki se izvajajo v okviru modulov za cestni promet, lahko zasledujejo enega ali več naslednjih ciljev:

- ugotoviti stanje napotitve.
- oceniti zlorabo statusa napotitve z izogibanjem zakonu, ki se uporablja za posamezno pogodbo o zaposlitvi.
- v primeru, da se ugotovi dejanska napotitev, nadzor nad spoštovanjem veljavnih pogojev za zaposlitev v državi članici gostiteljici.

Če prevozni organi med preiskavami IMI sumijo na navidezno samozaposlitev ali prakse poštnih nabiralnikov v državi članici sedeža, je treba opraviti nadaljnje preglede v ustreznih modulih, vključno s splošnim modulom o napotitvi in modulom o pogojih za ustanovitev.

3.3.3 Dokumenti, ki jih je mogoče zahtevati

V skladu z *lex specialis* lahko pristojni organi zahtevajo, da upravljavec v osmih tednih prek RPTD pošlje kopije:

- evidence tahografov;
- tovorni listi (npr. e-CMR);
- dokumentacijo v zvezi s plačilom voznika za obdobje napotitve;
- pogodbo o zaposlitvi;
- časovnice, ki se nanašajo na voznikovo delo;
- dokazila o plačilih.

Inšpekcijski pregledi IMI lahko zajemajo največ eno leto napotitve od datuma zahteve po dokumentih in lahko zadevajo posameznega voznika ali vse voznike v podjetju.

3.3.3.1 Izjava o napotitvi

Podatki iz deklaracij o napotitvi se v sistemu IMI shranijo za obdobje 24 mesecev. Če podjetje nima objavljenih deklaracij o napotitvi, ne bo prikazano v modulu Cestni promet - prijave o napotitvi in se tako lahko izogne kakršnemu koli poglobljenemu nadzoru. Vloga cestnega nadzornika je zato bistvenega pomena, da pristojne organe obvesti o obstoju teh podjetij, kadar je to potrebno. Zlasti kadar je cestni nadzornik ugotovil napotitev in če ni veljavne prijave, se lahko nadaljnje preiskave opravijo v okviru splošnega modula IMI o napotitvi delavcev.

3.3.3.2 tovorni listi in zapisi o tahografih

Pošiljke vsebujejo informacije o prevozu. Tahografski zapisi vsebujejo pomembne podatke o času vožnje in počitka ter podatke o lokaciji vozila.

Pošiljke in zapisi tahografov bodo v pomoč pri določanju primerov napotitve - vključno z začetnim in končnim časom. Če tovorni list dokazuje kabotažo, je treba voznika šteti za napotenega v državi članici gostiteljici.

Portal sprejema naslednje formate dokumentov: .bmp, .clp, .dcx, .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.

Portal je združljiv tudi z vso programsko opremo za tahografe.

3.3.3.3 Dokumentacija v zvezi s plačili, dokazili o plačilih in časovnicami.

Če se ugotovi dejanska napotitev, mora voznik prejeti plačilo in opraviti delovni čas v skladu s standardi države gostiteljice.

Ure na časovnih listih morajo ustrezati uram, izračunanim na podlagi tovrstnega lista in podatkov iz tahografa. Ure na plačilnih listih se morajo ujemati s časovnimi listi. Plačilne liste je treba nato primerjati z bančnimi nakazili, da se zagotovi, da je bilo plačilo v celoti izplačano.

3.3.3.4 Pogodba o zaposlitvi

Pogodba o zaposlitvi vsebuje bistvene informacije za določitev običajnega kraja dela in okoliščin napotitve. Od 1. avgusta 2022 morajo na primer pogodbe o zaposlitvi vsebovati pisne informacije o kraju ali krajih dela, plačilu, vzorcih dela in identiteti nosilca socialne varnosti, ki prejema prispevke delodajalca³⁶.

3.4 Sodelovanje med organi

3.4.1 Vzajemna pomoč z državo članico sedeža

Organi gostiteljice lahko prek IMI zaprosijo za sodelovanje z državo članico sedeža v naslednjih okoliščinah:

- Družba v zahtevanem roku ni odgovorila ali je odgovorila le delno na zahtevo po informacijah.

³⁶ Glej *Direktivo 2019/1152*.

- Družba trdi, da v nasprotju z ugotovitvami cestnega izvršitelja v preiskovanem obdobju na tem območju ni opravljala nobenih dejavnosti.
- Organi gostiteljice želijo nadzorovati spoštovanje pogojev zaposlitve, ki veljajo za napotnega voznika.
- Vodja prevoza trdi, da je voznik samozaposlen.

Glede na naravo zahtevka se lahko izmenjava informacij zahteva prek različnih modulov IMI, vključno z modulom RTPD in splošnim modulom *Napotitev delavcev*.

Kadar je zahtevk za pomoč vložen prek sistema IMI, morajo pristojni organi države članice sedeža zagotoviti, da zagotovijo zahtevane informacije v 25 delovnih dneh.

3.4.2 Vloga socialnih partnerjev

Glede na nacionalne tradicije lahko socialni partnerji dejavno sodelujejo pri uveljavljanju *lex specialis* in z njim povezanih pravil. Na Švedskem so na primer pogoji zaposlovanja, ki veljajo za napotene voznike, večinoma določeni v kolektivnih pogodbah, socialni partnerji pa so v celoti odgovorni za nadzor spoštovanja teh kolektivnih pogodb. V takih primerih bi bilo dobro zagotoviti, da imajo socialni partnerji dostop do izjav o napotitvi, predloženih v RTPD. Takšna komunikacija je namreč bistven predpogoj za to, da lahko socialni partnerji izvajajo ciljno usmerjene kontrole.

Priloga 1: Kdaj voznik spada v področje uporabe pravil o napotitvi in kdaj ne: pojasnilo za tovorni promet.

Napotitev voznikov v skladu z Direktivo (EU) 2020/1057: Pojasnilo in področje uporabe v zvezi z operacijami

Uvod

Ta dokument je odgovor na potrebo po popolni razlagi osnovnih konceptov pravil za objavo zaradi njihovega uveljavljanja. Gre za postopno razlago pravil o napotitvi: najprej osnovni pojmi (oddelek 1), nato poenostavljena razlaga, ki strokovnjaka pripelje do prvega razumevanja pravil (oddelek 2), nato pa popolna razlaga z vsemi pogoji in merili (oddelek 3).

O razumevanju posebnih pravil o napotitvi, ki veljajo za voznike v sektorju cestnega prometa (prim. *lex specialis*, Direktiva (EU) 2020/1057), je razpravljala strokovna skupina Komisije za napotitev voznikov, v kateri so bile zastopane vse države članice in zainteresirane strani. Službe Komisije so pripravile pojasnjevalne dokumente, ki jih je pregledala in potrdila pravna služba Komisije. Vendar je treba opozoriti, da razlaga prava EU ostaja v pristojnosti Sodišča Evropske unije.

1. Glavni koncepti

	DEFINICIJA	PRAVNA PODLAGA
OBJAVA	<p>Cestni prevoznik napoti voznike na ozemlje druge države za njihov račun in pod njihovim vodstvom na podlagi pogodbe, sklenjene med cestnim prevoznikom, ki opravi napotitev, in stranko, za katero so prevozne storitve namenjene. Voznik deluje na ozemlju te države, če med izvajalcem cestnega prevoza, ki je voznika napotil, in voznikom v času napotitve obstaja delovno razmerje.</p> <p>Na kratko:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voznik je v delovnem razmerju s prevoznikom v cestnem prometu; • upravljavec zaprosi tega voznika za opravljanje prevoznih storitev v drugi državi članici (državi članici, ki se razlikuje od države članice, v kateri je bilo ustanovljeno to podjetje). 	Člen 1.3.a Splošne direktive o napotjenih delavcih 96/71/ES
DRŽAVA ČLANICA SEDEŽA	Kjer ima podjetje sedež, ne glede na to, ali njegov upravljavec prevoza izvira iz druge države.	Člen 2(8) Uredbe (ES) št. 1071/2009
DRŽAVA ČLANICA GOSTITELJICA	Država, v kateri se opravlja prevoz (in ni država sedeža podjetja).	

	DEFINICIJA	PRAVNA PODLAGA
MEDNARODNA DVOSTRANSKA OPERACIJA	Gibanje blaga med državo članico sedeža in drugo državo (državo članico ali tretjo državo). Operacija vključuje dve državi, od katerih je ena država sedeža (na začetku ali na koncu).	Uvodna izjava (10) in člen 1.3 Direktive (EU) 2020/1057
MEDNARODNE NEDVO-STRANSKE OPERACIJE / NAVZKRIŽNO TRGOVINSKE OPERACIJE	Operacija vključuje dve državi, od katerih nobena ni država sedeža izvajalca, ki izvaja operacijo (nakladanje v eni in razkladanje v drugi državi).	Uvodna izjava 13 Direktive 2020/1057/EU
KABOTAŽA	Nacionalni prevoz za najem ali plačilo, ki se začasno opravlja na ozemlju države članice gostiteljice (opravlja ga prevoznik s sedežem v drugi državi članici).	Člen 2(6) Uredbe (ES) št. 1072/2009
POTOVANJE BREZ TOVORA	Prazna voznja (v vozilu ni več blaga), ki se opravi skupaj z drugo voznjo z naloženim blagom.	Člen 2(2) Uredbe (ES) št. 1072/2009
TRANZIT	Gibanje po ozemlju države brez nakladanja ali razkladanja. Ni povezave med dejavnostmi voznika in državo članico tranzita.	Uvodna izjava (11) in člen 1.5 Direktive (EU) 2020/1057
DODATNA DEJAVNOST	Dodatna dejavnost je nakladanje in/ali razkladanje v okviru dvostranskega prevoza v državah članicah ali tretjih državah, ki jih voznik prečka, pod pogojem, da voznik ne naklada in razklada blaga v isti državi članici (to bi pomenilo kabotažo).	Tretji pododstavek člena 1.3 Direktive (EU) 2020/1057 Opomba: navzkrižno trgovanje nikoli ne vključuje države

	DEFINICIJA	PRAVNA PODLAGA
		sedeža, medtem ko dodatna dejavnost lahko vključuje državo sedeža.

2. V obsegu in zunaj obsega objave: poenostavljena razlaga

<p>Osnovno pravilo</p>	<p>Preverite, ali je država sedeža tista, v kateri se določen prevoz začne ali konča. V tem primeru se pravila o napotitvi ne uporabljajo. Če je povezava z državo sedeža ohranjena, se pravila o knjiženju NE uporabljajo.</p> <p><i>Lex Specialis</i> o napotitvi voznikov se pri določanju, ali se uporabljajo pravila o napotitvi, sklicuje na vrsto dejavnosti. V besedilu so navedene tri glavne vrste prevozov: dvostranski, kabotažni in navzkrižni. V skladu s tem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dvostranska pogodba nikoli ni v obsegu uporabe. 2. Kabotaža je vedno na področju uporabe. 3. Navzkrižno trgovanje spada v področje uporabe, vendar obstajajo nekatere izjeme od tega osnovnega pravila. 	<p>Primer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Povezava z državo sedeža se ohrani (dvostranski prevoz): če prevoz vključuje državo sedeža na začetku in/ali na koncu, se voznik ne šteje za napotenega. • Povezava z državo sedeža se izgubi (kabotaža in navzkrižna trgovina): veljajo pravila o napotitvi.
<p>Izjeme od osnovnega pravila</p>	<p>Pravila objave NE veljajo / voznik se NE šteje za objavljenega</p>	
<p>1.</p>	<p>Omejeno število dodatnih dejavnosti, če se izvajajo med dvostransko operacijo, ne spada v področje uporabe napotitve (izjeme 1 + 1 in 0 + 2). Dodatna dejavnost je lahko vključena v področje uporabe ali ne, odvisno od tega, ali zanjo veljajo izjeme 1 + 1 ali 0 + 2.</p>	<p>Primer: če voznik med dvostransko dejavnostjo naklada v eni državi in razklada v drugi državi, od katerih nobena ni država sedeža, ta dodatna dejavnost NE spada na področje uporabe.</p>
<p>2.</p>	<p>V kombiniranem prevozu, kadar začetni ali končni cestni odsek sam po sebi obsega mednarodni dvostranski prevoz</p>	<p>Uvodna izjava (12) in odstavek 6 člena 1 Direktive (EU) 2020/1057</p>

3.	Tranzit	Voznik prečka državo, ne da bi opravil kakršno koli dejavnost nakladanja/razkladanja (postanki so dovoljeni).
Vožnja brez tovora (vožnja praznega vozila)	Vožnja brez tovora je v področju uporabe ali zunaj njega, odvisno od tega, ali je operacija, ki to vožnjo brez tovora sproži, sama v področju uporabe ali zunaj njega.	Vožnja brez tovora NE sodi v področje uporabe, če je opravljena v povezavi z dvostranskim prevozom (izvzeto). Vožnja brez tovora VKLJUČUJE področje uporabe, če se opravlja v povezavi s kabotažo ali mednarodnim nedvostranskim prevozom / navzkrižno trgovino.

3. V obsegu in zunaj obsega napotitve: ocena na prevoz

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
Kabotaža	<p>Celoten postopek od nakladanja do razkladanja poteka NA ozemlju države, v kateri upravljavec nima sedeža.</p> <p>Med kabotažo vedno veljajo pravila o napotitvi.</p>	X		<p><u>Začetek položaja objave:</u></p> <p>Napotitev se začne šele, ko voznik začne vožnjo brez tovora proti kraju, kjer bo naložil blago, ki se bo prevažalo v okviru kabotaže.</p> <p><u>Konec situacije z objavo:</u></p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<p>Za pridobitev pravice do kabotaže je treba najprej opraviti mednarodni dvostranski prevoz. Kabotaža se lahko opravi šele po tem, ko je blago, priloženo mednarodnemu dohodnemu prevozu, v celoti raztovorjeno (Uredba 1072/2009).</p> <p>Reference: Člen 8.2 Uredbe 1072/2009, člen 1, točka 7 Direktive 2020/1057</p>			<p>Napotitev se nadaljuje med izvajanjem kabotažnega posla in se konča, ko je blago raztovorjeno in kabotažni posel zaključen.</p> <p><u>Sledi vrnitev v državo ustanovitve</u></p> <p>Če se voznik po koncu kabotaže vrne v državo sedeža s praznim tovornjakom ali z novim blagom, naloženim v okviru nove dvostranske operacije, se ne šteje, da je voznik od konca raztovarjanja kabotažnega blaga napoten.</p>
<p>navzkrižno trgovanje zunaj države sedeža:</p> <p>nakladanje in razkladanje (pri nestranskem prevozu).</p>	<p>Prevozi med dvema državama, od katerih nobena ni država sedeža prevoznika.</p> <p>Veljajo pravila za objavo.</p>	<p>X</p>		<p><u>Začetek položaja objave:</u></p> <p>Položaj napotitve se ne začne takoj po zaključku mednarodne dvostranske operacije, ampak šele takrat, ko voznik začne vožnjo brez tovora proti kraju nakladanja v tej državi članici, da bi naložil blago, ki se prevaža v okviru navzkrižne trgovine.</p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<p>Reference: V uvodnih izjavah 12 in 13 Direktive 2020/1057/ES se navzkrižne trgovinske operacije imenujejo "nestranske prevozne operacije".</p>			<p>Dokler blago ni razloženo, se šteje, da je voznik napoten v državo, iz katere je začel pot z blagom za natovarjanje, dokler ne zapusti te države, nato pa je napoten v državo, v kateri se blago razlaga, od mejnega prehoda v tej državi do konca raztovarjanja.</p> <p><u>Konec situacije z objavo:</u></p> <p>Voznik ostane napoten, dokler blago ni raztovorjeno.</p> <p><u>Sledi potovanje brez tovora ali nova dvostranska operacija</u></p> <p>Za povratno potovanje brez tovora prek ozemlja države, v kateri je bilo blago raztovorjeno, in nazaj v državo sedeža ne veljajo pravila o napotitvi.</p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
				Enako velja, če voznik začne novo dvostransko potovanje (z državo sedeža kot državo namembnega kraja / raztovarjanja): od trenutka raztovarjanja blaga, povezanega z navzkrižno trgovinsko operacijo, do prihoda v končni namembni kraj v državi sedeža, se voznik ne šteje za napotnega.
Začetni in končni cestni odsek kombiniranega prevoza	Kadar voznik sodeluje v kombiniranem prevozu, je narava storitve, opravljene na začetnem ali končnem cestnem odseku, tesno povezana z državo članico sedeža, če je cestni odsek sam po sebi dvostranski prevoz. Opomba: za izčrpno razlago kombiniranega prevoza in izvrševanja glejte navodila, pripravljena v okviru fokusne skupine TRACE 2 Dostop do trga.		X	Pri kombiniranem prevozu, kadar začetni ali končni del poti sam po sebi obsega mednarodni dvostranski prevoz, se voznik ne šteje za napotnega.

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<p>Kombinirani prevoz pomeni prevoz blaga med različnimi državami, pri katerem se del prevoza opravi po železnici, celinski plovbi ali morju. Kombinirani prevoz se šteje za mednarodnega, če vsaj eden od modalnih odsekov prečka mejo.</p> <p>Kombinirani prevoz, kot ga urejajo pravila EU, je prevoz blaga med državami članicami, pri katerem cestno tovorno vozilo (priklopnik, polpriklopnik, z vlečno enoto ali brez nje) z zamenljivo nadgradnjo ali zabojnikom, dolgim 20 čevljev ali več, na <u>začetnem ali zadnjem delu poti uporablja cesto</u>, na drugem delu pa železnico ali celinske plovne poti ali pomorske storitve, če je ta odsek daljši od 100 km (po zračni črti) in predstavlja</p>			

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<p>začetni ali zadnji del poti v cestnem prometu.</p> <p>Cestni odsek kombiniranega prevoza je lahko na ozemlju ene države članice ali vključuje več držav članic.</p> <p>Uvodna izjava (12) in odstavek 6 člena 1 Direktive (EU) 2020/1057</p> <p>Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami</p>			

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
Mednarodna dvostranska operacija	<p>Prevoz med dvema državama, od katerih je ena država sedeža prevoznika.</p> <p>Pravila za objavo ne veljajo.</p> <p>Referenca: Drugi odstavek točke 3 člena 1 Direktive 2020/1057/ES</p>		X	<p><u>Trajanje:</u></p> <p>Za voznika v celotnem trajanju dvostranskih operacij (ki vključujejo državo sedeža na začetku ali koncu operacije) ne veljajo pravila o napotitvi.</p> <p><u>Primer več dvostranskih operacij</u></p> <p>Med enim potovanjem, ki vključuje državo sedeža (na začetku ali koncu potovanja), se lahko opravi več dvostranskih prevozov, ki so zajeti v ločenem tovornem listu in niso zajeti v pravila o napotitvi.</p> <p>Uvodna izjava 10 Direktive (EU) 2020/1057</p> <p>Primeri:</p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
				<p>- IZ države sedeža: blago, natovorjeno v državi sedeža, se delno raztovori v treh različnih državah na podlagi treh različnih tovornih listov.</p> <p>- V državo sedeža: blago, naloženo v državi, ki ni država sedeža, se delno raztovori v dveh drugih državah na podlagi dveh tovornih listov, preden se dokončno raztovori v državi sedeža (na podlagi tretjega tovrnega lista).</p>
<p>Dvostranska operacija + eno nakladanje in/ali razkladanje v državi,</p>	<p>En postopek nakladanja in/ali razkladanja v državi, ki jo voznik prečka, se šteje, da ne spada na področje uporabe pravil o napotitvi, čeprav ta postopek ni del postopka, ki vključuje državo sedeža.</p>		<p>X</p>	<p>Voznik se ves čas trajanja operacije 1+1 ne more šteti za napotenega delavca.</p> <p><u>Začetek in konec:</u></p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
ki jo voznik prečka (1+1)	<p>Za uveljavljanje te oprostitev je treba izpolniti dva kumulativna pogoja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dvostranska operacija (zunaj področja uporabe pravil o knjiženju), ki se začne pred izvedbo operacije nakladanja-razkladanja; • Nakladanja in razkladanja blaga ni mogoče opraviti v isti državi (ker bi se to štelo za kabotažo in bi zato spadalo na področje uporabe). <p><u>Ena dodatna dejavnost je lahko sestavljena iz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • eno nakladanje ali eno razkladanje samostojno; ALI 			<p>V skladu s tem pravilom 1+1, kadar se v okviru tekoče dvostranske operacije izvaja več dodatnih dejavnosti, je prva dejavnost izvzeta iz pravil o napotitvi. Za naslednje veljajo pravila o napotitvi, ker je voznik že izkoristil možnost ene izvzete dodatne dejavnosti nakladanja in/ali razkladanja. V primeru več kot ene dodatne dejavnosti se napotitev uporablja od nakladanja blaga do konca dodatne dejavnosti pri razkladanju*: voznik nato nadaljuje z dvostransko dejavnostjo in oprostitev se ponovno uporabi.</p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<ul style="list-style-type: none"> • eno nakladanje blaga v državi A in eno razkladanje istega blaga v državi B v okviru dvostranske operacije. <p><u>Pravilo 1+1:</u></p> <p>Če voznik izvede dve dvostranski operaciji, lahko doda 1 operacijo za vsako dvostransko operacijo.</p> <p>Kadar se iz države članice sedeža in v državo članico sedeža opravita dve dvostranski transakciji, se lahko med vsako od njiju opravi dodatna oproščena navzkrižna trgovinska transakcija. To je tako imenovano pravilo 1+1.</p> <p>Ena sama izvzeta dodatna dejavnost lahko vključuje <u>tako</u> nakladanje <u>kot</u> razkladanje.</p>			

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<p>Ena sama izvzeta dodatna dejavnost lahko vključuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nakladanje; - raztovarjanje; - nakladanje in razkladanje. 			
<p>Dvostranska operacija + dva nakladanja/razkladanja med naslednjo dvostransko operacijo</p>	<p><u>Pravilo 0+2:</u> Če voznik med dvostranskim prevozom iz države članice sedeža ni izkoristil možnosti opravljanja ene oproščene dodatne dejavnosti nakladanja in/ali razkladanja in temu prevozu sledi povratni dvostranski prevoz v državo članico sedeža, se lahko med povratnim dvostranskim prevozom opravita dve oproščeni dodatni dejavnosti nakladanja</p>		X	<p>Voznik se ves čas trajanja operacije 0+2 ne more šteti za napotenega delavca.</p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<p>in/ali razkladanja. To je tako imenovano pravilo 0+2.</p> <p>Kumulativni pogoji, ki jih je treba izpolniti za uveljavljanje oprostitev:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obstoj tekoče dvostranske operacije, med katero voznik ni izkoristil možnosti opravljanja ene izvzete dodatne dejavnosti nakladanja in/ali razkladanja; • tej operaciji sledi dvostranska operacija vrnitve v državo ustanovitve; • lahko se opravljata dve izvzeti dodatni dejavnosti nakladanja in/ali razkladanja, če se ne opravljata v isti državi. 			

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
začetni ali končni del kombiniranega prevoza Operacija	<p>Če je cestni odsek sam po sebi sestavljen iz mednarodnega dvostranskega prevoza.</p> <p>Recital 12 Člen 1.6. 6</p> <p>Kombinirani prevoz: Direktiva Sveta 92/106/EGS</p>		X	
Tranzit	Za tranzitne razmere pravila o napotitvi vedno ne veljajo. Voznik se ne šteje za napotnega v državi, v kateri le "potuje tranzitno": potuje čez ozemlje države članice, ne da bi opravljal kakršno koli dejavnost nakladanja ali razkladanja blaga.		X	Primer: v primeru (zajete) navzkrižne trgovinske operacije med državo A (kjer se blago natovori) in državo C (kjer se blago raztovori) se voznik šteje za napotnega v državi A (do izstopa iz države na mejnem prehodu) in za napotnega v državi C, vendar se ne šteje za napotnega v državi B, ki jo voznik prečka na poti v državo C.

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	Voznik si lahko vzame dnevni ali tedenski počitek: dejstvo, da si med prevozom vzame dnevni ali tedenski počitek, ne povzroči napotitve.			
Prazne vožnje / vožnje brez tovora	Vožnja brez tovora je v področju uporabe ali zunaj njega, odvisno od tega, ali je operacija, ki to vožnjo brez tovora sproži, sama v področju uporabe ali zunaj njega. Izvzeto:	X	X	Načeloma se napotitev konča z raztovarjanjem blaga, ki se prevaža v okviru operacije, za katero veljajo pravila napotitve (npr. v okviru kabotaže ali navzkrižne trgovine). Uvrstitev nadaljnje vožnje brez tovora v napotitev ali izvzetje iz napotitve je odvisna od tega, ali za novo operacijo, ki sproži to vožnjo brez tovora, veljajo pravila o napotitvi ali ne.

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
	<ul style="list-style-type: none"> • potovanje brez tovora, povezano z dvostranskim potovanjem (npr.: "vrnitev domov v državo, kjer je bila oseba ustanovljena"); • vožnja brez tovora med dvema zaporednima dvostranskima prevozoma. <p>Ni oproščeno: vožnja brez tovora, ki se opravi zaradi kabotaže ali navzkrižne trgovine (mednarodna nestranska vožnja).</p>			<p>Ko voznik vstopi na ozemlje države gostiteljice s praznim tovornjakom, da bi naložil blago za opravljanje dejavnosti v skladu s pravili o napotitvi, se voznik od vstopa na ozemlje te države članice začne napotovati v to državo članico.</p> <p>V primeru dveh zaporednih dvostranskih operacij (ena iz države A ustanovitve v državo B, ki ji sledi operacija iz države C v državo A) prazna vožnja iz države B (po razkladanju) v državo C (do nakladanja) ne spada v področje uporabe pravil o napotitvi.</p> <p>IN področje uporabe (primer iz vprašanj in odgovorov Komisije):</p> <p>Voznik opravi dve različni vožnji brez tovora in eno prečno vožnjo med njima.</p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
				<p>Zaporedje potovanj med državami A, B in C</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brez tovora od točke A do točke B 2. Navzkrižna trgovina od B do C 3. Brez tovora od točke C do točke A <p>Vožnja brez tovora iz države A v državo B se opravi v povezavi z navzkrižno trgovino, ki se začne v državi B. Z drugimi besedami, voznik potuje v državo B, da bi v državi B naložil blago za navzkrižno trgovino (med B in C). Zato se šteje, da je voznik napoten v državo B od trenutka vstopa v to državo do izstopa iz te države. To obdobje zajema vožnjo s praznim tovornjakom do mesta nakladanja v državi B, nakladanje blaga v državi B in prevoz blaga po ozemlju te države.</p>

OPERACIJE	ODLOČILNI ELEMENTI	NA SPLETNI STRANI OBSEG	OUT OBMOČJA	Začetek in konec objave
				<p>Potem se šteje, da je voznik od trenutka vstopa v državo C do izstopa iz te države napoten v državo C.</p> <p>Voznik se ne šteje za napotenega v države, skozi katere potuje (brez nakladanja/razkladanja) zaradi opravljanja navzkrižne trgovine med dvema drugima državama.</p>

Priloga 2: Kdaj za voznika veljajo pravila o napotitvi in kdaj ne: pojasnila za potniški promet

Naslednja preglednica in pojasnila temeljijo na dokumentu Vprašanja in odgovori, ki so ga pripravile službe Komisije. Glede na posebnosti potniškega prometa je namen tega dokumenta opredeliti razlike pri uporabi pravil o napotitvi med tovornim in potniškim prometom ter pojasniti, ali nekatere vrste potovanj v potniškem prometu spadajo v področje uporabe ali ne.

Opozorilo: Direktiva (EU) 2020/1057 tako kot pri prevozu blaga uporablja merila prevoznega posla za določitev, ali je voznik, ki opravlja prevozni posel, vključen v področje uporabe napotitve ali ne. Naslednja preglednica torej sledi tej logiki: razlikuje med različnimi prevoznimi dejavnostmi za določitev, ali je voznik vključen v področje napotitve ali ne.

Opomba: v spodnjih primerih je država A vedno kraj, kjer je podjetje ustanovljeno in od koder se začne potovanje.

1. POENOSTAVLJENA RAZLAGA

Razlaga uporabe pravil o napotitvi v tovornem prometu, kot je pojasnjena zgoraj, velja tudi za potniški promet, razen v nekaterih primerih. Ti primeri so naslednji:

1.1 Vnaprej določena skupina potnikov

Nastanitev potnikov iz vnaprej določene skupine na različnih lokacijah v občasnem prevozu.

V okviru dvostranskega prevoza iz A v B/C/D/... z vnaprej določeno skupino potnikov dejstvo, da se potniki izkrcajo na različnih lokacijah v državi B/C/D/..., ne spremeni narave prevoza. Še vedno gre za dvostranski prevoz, za katerega ne veljajo pravila o napotitvi, ne glede na to, da so potniki izkrcani na različnih lokacijah (pod pogojem, da v državah B/C/D/... ne pobirajo novih potnikov).

V rednem prevozu v okviru dvostranskega prevoza iz države A v državo C skozi državo B velja enako (zunaj področja uporabe pravil o napotitvi), tudi če voznik pobere nove potnike v državi B. Enako velja, če voznik pred prihodom v državo C odloži potnike v različnih državah.

Lokalni izleti z vnaprej določeno skupino potnikov z občasnim prevozom

V okviru dvostranskega prevoza iz A v B z vnaprej določeno skupino potnikov lokalni izleti v državi B z isto skupino ne spadajo v področje uporabe pravil o napotitvi, če:

1. gre za isto vnaprej oblikovano skupino (nerezidentov države B);
2. lokalni izleti se opravijo z istim vozilom ali drugim vozilom istega prevoznika ali skupine prevoznikov, ki so opravili mednarodni prevoz;

3. celotna operacija se izvede z enim potnim nalogom.

1.2 Dve izvzeti dodatni dejavnosti

Voznik med povratnim dvostranskim prevozom v državo članico sedeža ne more opraviti dveh oproščenih dodatnih dejavnosti, če med dvostranskim prevozom iz države članice sedeža ni opravil nobene dodatne dejavnosti. Ta možnost obstaja za tovorni promet, ne pa tudi za potniški promet (tretji pododstavek člena 1(4) Direktive 2020/1057/EU).

2. V OBSEGU IN ZUNAJ OBSEGA NAPOTITVE

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
DVOSTRANSKA POTOVANJA	
Občasni prevozi	
Dve dvostranski operaciji Prevoz vnaprej določene skupine potnikov iz države A v državo B in nazaj iz B v A z drugo vnaprej določeno skupino potnikov	Za celotno potovanje ne veljajo pravila o napotitvi, ker gre za dve mednarodni dvostranski potovanji, pod pogojem, da je vsaka dvostranska operacija zajeta v posebnem potnem listu. *
Dvostranska operacija z dvema ali več lokacijami v državi gostiteljici Prevoz vnaprej določene skupine potnikov iz države A v državo B in izkrcanje potnikov na različnih lokacijah v državi B	Za celotno potovanje ne veljajo pravila o napotitvi, saj število krajev pristanka v isti namembni državi (B) ne spreminja dvostranske narave operacije. Celotna operacija se opravi na podlagi enega potnega naloga.
Dvostranske operacije z več točkami izstopa v več kot eni državi gostiteljici Prevoz vnaprej določene skupine potnikov iz države A; nekateri se izkrcajo v državi B, drugi v državi C.	Celotno potovanje ne spada na področje uporabe pravil o napotitvi, ker se šteje, da je potovanje iz države A v državo B in nato v državo C dve dvostranski potovanji z izvorom iz države A (prvo dvostransko potovanje je iz A v B in drugo iz A v C), če sta zajeti v istem potnem listu.

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
<p>Dvostranske operacije z lokalnimi izleti v eni državi gostiteljici za eno vnaprej določeno skupino potnikov in nazaj v državo A sedeža</p> <p>Prevoz vnaprej določene skupine potnikov iz države A v državo B. V državi B se skupina prevaža na različne lokalne izlete v različnih mestih. Skupina se odpelje nazaj v državo A.</p>	<p>Za dvostranske operacije iz države A v državo B in lokalne izlete v državi B pravila o napotitvi ne veljajo pod pogojem, da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gre za isto predkonstituirano skupino 2. treba je opraviti lokalne izlete. <ul style="list-style-type: none"> - v okviru mednarodne občasne službe - za potnike nerezidente iz skupine, ki jih je predhodno prepeljal prevoznik, ki je opravil mednarodni prevoz - z istim vozilom ali drugim vozilom istega prevoznika ali skupine prevoznikov, ki so opravili mednarodni prevoz 3. celotna operacija se izvede z enim potnim nalogom.
<p>Enako kot zgoraj, vendar se voznik vrne v državo brez potnikov.</p> <p>Enako, vendar se voznik in potniki z letalom vrnejo v državo A.</p>	<p>Celotno potovanje, vključno z lokalnim izletom in povratkom v državo A brez potnikov, ne spada v področje uporabe pravil o napotitvi.</p> <p>Čeprav voznik ne vozi vnaprej oblikovane skupine potnikov nazaj v državo A, se narava storitve bistveno ne razlikuje od prejšnjega primera (vožnja s skupino nazaj v državo), če prevoznik ne ponuja storitev na lokalnem trgu v državi B. Celotno operacijo je treba zajeti v enem potnem listu.</p>
<p>dvostranski prevozi z lokalnimi izleti v več kot eno državo gostiteljico za eno vnaprej določeno skupino potnikov in nazaj</p> <p>Prevoz vnaprej določene skupine potnikov iz države A v B/C/D in nazaj v A. V državi B/C/D se</p>	<p>Celotno potovanje, vključno z lokalnimi izleti v več kot eni državi gostiteljici, ni zajeto v pravilih o napotitvi, če:</p>

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
<p>skupina prevaža na različne lokalne izlete v različnih mestih. Skupina se odpelje nazaj v državo A.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. skupina je vedno ista; je vnaprej oblikovana skupina. 2. Storitev je bila prodana strankam s trga države A in ostaja tesno povezana z njim, ne glede na to, da se del storitve ponuja v tujini v eni ali več državah. <p>Celotno dejanje se opravi na obrazcu za potovanje.</p>
<p>Občasno povratno potovanje, ki se začne in konča v državi članici gostiteljici</p> <p>Voznik, zaposlen pri podjetju s sedežem v državi A, vozi prazen v državo B. V državi B voznik začne potovanje za vnaprej določeno skupino turistov, ki jih pelje v različne države in jih nato pripelje nazaj v državo B. Voznik se nato vrne v državo A prazen.</p>	<p>Uporabiti je treba merila za nestranske vožnje (ki načeloma spadajo na področje uporabe pravil o napotitvi) in vožnje brez tovora.</p> <p>Od prečkanja meje v državo B je potovanje v skladu s pravili o napotitvi (ker gre za nestranska mednarodna potovanja). Pravila o napotitvi se uporabljajo, dokler voznik ne izkrca potnikov v državi B. Voznikova vožnja nazaj v državo A brez potnikov (vožnja brez tovora) ne spada v področje uporabe pravil o napotitvi.</p>
<p>KOMBINIRANI OBČASNI PREVOZ</p>	
<p>Polet in vožnja v obe smeri</p> <p>Voznik, zaposlen pri podjetju s sedežem v državi A, opravi povratno potovanje z vnaprej določeno skupino, ki se začne in konča v državi A. Skupina se z letalom odpravi v državo B, kjer opravi povratno potovanje z avtobusom, registriranim v državi A, in voznikom, zaposlenim pri istem prevozniku iz države A, ki je organiziral let. Ob koncu avtobusnega potovanja po državi B voznik in skupina odletijo nazaj v državo, ki jo upravlja isti izvajalec.</p>	<p>Za voznika veljajo pravila o napotitvi od trenutka, ko začne voziti, da bi pobral potnike v državi B, do trenutka, ko preneha opravljati delo v okviru tega potovanja. Če bi skupino vnaprej sestavil potovalni agent, ki ni avtobusni prevoznik/operator iz države A, ki pobere in odpelje potnike v državo B, to ne bi spremenilo narave scenarija. Celoten cestni prevoz se opravi na podlagi potnega naloga. Drugo prevozno sredstvo (npr. let) ni pomembno za napotitev, saj se Direktiva (EU) 2020/1057 uporablja samo za cestne prevoze.</p>

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
Redni prevozi	
<p>Dve dvostranski operaciji</p> <p>Voznik, zaposlen pri podjetju s sedežem v državi A, opravlja storitev prevoza potnikov na redni liniji v državah A-B-C brez vmesnih postankov. Voznik pobere potnike v državi A, jih odloži v državi B, kjer voznik nato pobere potnike in jih pripelje v državo A.</p>	<p>Celotno potovanje (obe dvostranski operaciji) ne spada v področje uporabe pravil o napatitvi.</p> <p>Ključna prevozna listina, na podlagi katere lahko cestni inšpektor ugotovi vrsto prevoza, je dovoljenje, ki med drugim določa vrsto storitve, pot, postanke in vozni red: Člen 6 Uredbe (ES) št. 1073/2009 določa, da je za linijske prevoze treba pridobiti dovoljenje, in določa, katere vrste informacij mora vsebovati takšno dovoljenje.</p>
<p>Dvostranske operacije s tremi kraji izkrcanja</p> <p>Voznik, zaposlen pri podjetju s sedežem v državi A, opravlja prevozne storitve na redni liniji iz države A v državo B z vmesnimi postanki v državah C in D, ki so namenjeni samo za vstop in izstop potnikov.</p>	<p>Uvodna izjava 10 Direktive (EU) 2020/1057: "Kadar voznik opravlja dvostranske prevoze iz države članice, v kateri ima podjetje sedež ("država članica sedeža"), na ozemlje druge države članice ali tretje države ali nazaj v državo članico sedeža, je narava storitve tesno povezana z državo članico sedeža. Možno je, da voznik med enim potovanjem opravi več dvostranskih prevozov."</p> <p>Ker se lahko na eni vožnji opravi več oproščenih dvostranskih prevozov, za voznika pravila o napatitvi niso veljala za celotno vožnjo.</p> <p>Voznik je potnike (ki so se vkrcali v državi A) odložil v treh različnih državah.</p>
<p>Dvostranske operacije s tremi lokacijami prevzema</p> <p>Voznik po opravljenih storitvah, opisanih v prejšnjem primeru, opravlja prevozno storitev na</p>	<p>Voznik je med enim povratnim potovanjem v državo B (država članica sedeža) opravil tri dvostranske operacije. Ker se lahko med enim potovanjem opravi več oproščenih dvostranskih</p>

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
redni liniji iz države B v državo A z vmesnimi postanki v državah E in F, ki so namenjeni samo za prevzem potnikov. Voznik vse potnike odloži v državi B.	postopkov, za voznika niso veljala pravila o napotitvi za celotno potovanje.
NEBILATERALNI MEDNARODNI PREVOZ	
Redni prevozi	
<p>Dvostransko delovanje in več nebilateralnih mednarodnih prevozov</p> <p>Voznik, zaposlen pri podjetju s sedežem v državi A, vozi redni avtobusni prevoz s potniki v državo B. Na poti do države B voznik pobere in odloži potnike v več kot eni državi (C, D, E).</p>	<p>Za odločanje o tem, kdaj voznik spada na področje uporabe pravil o napotitvi in kdaj ne, se uporabljata dve načeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mednarodne dvostranske operacije so izvzete iz pravil o knjiženju; 2. izvzame se lahko ena dodatna dejavnost/mednarodna nestranska operacija, ki je povezana s to mednarodno dvostransko operacijo**. <p>Zato v tem primeru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pravila o napotitvi ne veljajo od začetka mednarodnega dvostranskega tekmovanja; - prva dodatna dejavnost (vstop in izstop potnikov v državi C) je prav tako oproščena; - pravila o napotitvi se začnejo uporabljati od trenutka, ko potnik vstopi/izstopi, s čimer se začne druga dodatna dejavnost/mednarodna nestranska dejavnost (ker je voznik že izkoristil možnost za eno oproščeno dodatno dejavnost); - voznik ostane napoten v državo, v kateri je začel opravljati drugo dodatno dejavnost, dokler ne zapusti ozemlja te države in ne začne biti napoten v sosednje države od prehoda njihovih meja;

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
	<p>- položaj napotitve se konča, ko voznik izkrca zadnje potnike (s tem se konča zadnja dodatna dejavnost) in začne pot nazaj v državo A. Če se na poti nazaj v državo A opravi ena dodatna dejavnost, za to +1 dodatno dejavnost ne veljajo pravila o napotitvi.</p>
<p>Dvostranska operacija z enim nebilateralnim mednarodnim prevozom (1+1)</p> <p>Voznik, zaposlen pri podjetju s sedežem v državi A, opravlja prevozne storitve na redni liniji iz države A v B in C, pri čemer pobira potnike v državi A, se enkrat ustavi v državi B in vse potnike izkrca v državi C.</p>	<p>Voznik je opravil en dvostranski prevoz (od A do C) z eno dodatno dejavnostjo v državi B. Dodatna dejavnost pobiranja/spremljanja potnikov v državi B je dodatna dejavnost, povezana z oproščenim mednarodnim dvostranskim prevozom (od A do C), in je izvzeta iz pravil o napotitvi. Za voznika pravila o napotitvi niso veljala za celotno potovanje.</p> <p>Opomba 1: samo ena dodatna dejavnost, ki se izvaja v okviru mednarodne dvostranske operacije, je lahko izvzeta iz pravil o napotitvi (pravilo 1+1).</p> <p>Opomba 2: Voznik med povratnim dvostranskim prevozom v državo članico sedeža ne more opraviti dveh oproščenih dodatnih dejavnosti, če med dvostranskim prevozom iz države članice sedeža ni opravil nobene dodatne dejavnosti. Ta možnost obstaja za tovorni promet, ne pa tudi za potniški promet (tretji pododstavek člena 1(4) Direktive 2020/1057/EU).</p>
CABOTAGE	
Ena dvostranska operacija in kabotaža	Pravila o napotitvi veljajo od začetka kabotažnega prevoza v državi B do njegovega konca: od kraja, kjer potniki vstopijo, do njihovega izstopa.

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
Voznik opravlja dvostranski prevoz iz države A v državo B in po izkrcanju potnikov v B opravlja kabotažo v B.	
Ena dvostranska operacija z eno kabotažo + nestranski mednarodni prevoz Voznik opravi dvostranski prevoz iz države A v državo C skozi državo B. V državi B voznik pobere in odloži potnike ter se odpelje v državo C, kjer odloži vse potnike.	Veljajo pravila za objavo: - kabotaža: od pobiranja potnikov v državi B do njihovega izkrcanja v državi B; - mednarodni nestranski: od konca kabotaže do izkrcanja potnikov v državi C.
TRANSIT	Veljajo enaka pravila kot za tovorni promet: za tranzit pravila o napotitvi ne veljajo.
NEOBREMENJENA POTOVANJA	
Dvostranska operacija, ki ji sledi vrnitev v državo sedeža	Veljajo enaka pravila kot za prevoz tovora: za vožnjo brez tovora nazaj v državo sedeža ne veljajo pravila o napotitvi.
dvostranski prevoz, ki mu sledi vožnja brez tovora, nato nedvo-stranski mednarodni prevoz, ki se konča z dvostranskim prevozom (vrnitev v državo ustanovitve).	Veljajo enaka pravila kot za tovorni promet: vožnje brez tovora so vključene ali izključene iz področja uporabe, odvisno od tega, ali je operacija, ki ji je priključena, vključena ali izključena iz področja uporabe. V tem primeru: - prva dvostranska operacija: ne spada na področje uporabe pravil o napotitvi (od izstopa iz države A, v kateri ima podjetje sedež, do pristanka potnikov v državi B); - vožnja brez tovora: pravila o napotitvi se uporabljajo, ko se voznik začne premikati proti kraju, kjer bo pobral potnike in jih pripeljal v državo C (ker gre za mednarodno nedvostransko operacijo, ki ne spada v področje

OPERACIJE	V ali izven področja uporabe: pojasnilo
	<p>uporabe pravil o napotitvi; nato se vožnja brez tovora opravi zaradi te operacije, ki spada v področje uporabe);</p> <ul style="list-style-type: none"> - voznik je napoten v državo B, dokler ne zapusti države na mejnem prehodu, in je napoten v državo C, dokler voznik ne izkrca potnikov; - voznik ni napoten od trenutka, ko prevzame potnike v državi C in jih pripelje v državo A sedeža. <p>Vprašanje: Kaj pa časovno obdobje od trenutka, ko se potniki v državi C odpravijo na pot, do trenutka, ko voznik začne pobirati potnike za prevoz v državo A?</p>

* Člen 12 Uredbe (ES) št. 1073/2009 določa, da se občasni prevoz opravi na podlagi potnega naloga, ki se izpolni pred vsakim prevozom. Potni list vsebuje vsaj podatke o vrsti prevoza, glavnem potovalnem načrtu in vključenem(-ih) prevozniku(-ih).

** Voznik je izvzet iz pravil o napotitvi, če v okviru tekočega dvostranskega prevoza opravi tudi eno nestransko dejavnost mednarodnega prevoza, in sicer pobiranje in/ali izkrcavanje potnikov v državi članici ali tretji državi, ki jo voznik prečka, če voznik ne ponuja storitev prevoza potnikov med dvema lokacijama v državi članici, ki jo voznik prečka. Enako velja za povratno vožnjo.

To je na primer mogoče, kadar voznik opravlja dvostranski prevoz brez polnega avtobusa in se ustavi, da na poti pobere in/ali odloži dodatne potnike. Voznik lahko med dvostranskim prevozom iz države članice sedeža v državo članico gostiteljico opravi en izvzet nebojestranski mednarodni prevoz (tj. dodatno dejavnost pobiranja in/ali odlaganja potnikov). Kadar se opravita dva zaporedna dvostranska prevoza iz države članice sedeža in v njo, se lahko med vsakim od teh dveh prevozov opravi en oproščen dodatni nestranski mednarodni prevoz. To je tako imenovano pravilo 1+1.

Priloga 3: Določitev veljavnega delovnega prava - *Uredba Rim I*

V skladu z Direktivo o napotених delavcih je napoteni delavec "*delavec, ki za določen čas opravlja svoje delo na ozemlju države članice, ki ni država, v kateri običajno dela*"³⁷. Tako napotitev vključuje obstoj stabilnega delovnega razmerja v eni državi članici, v katero naj bi se delavec po obdobju napotitve vrnil.

Kraj sedeža delodajalca ne pomeni nujno obstoja delovnega mesta v isti državi članici. Uredba Rim I določa, katero nacionalno delovno pravo ureja pogodbo o zaposlitvi ob upoštevanju običajnega kraja dela. Ta objektivna pravila so bila sprejeta zaradi potrebe po zaščiti delavca kot šibkejše stranke v delovnem razmerju.

Za določitev prava, ki se uporablja za delovno razmerje, *Rim I* uvaja večstopenjski sistem:

1. Pogodbo o zaposlitvi ureja pravo, ki ga izbereta stranki.

Klavzula o izbiri prava je prvi korak pri določanju prava, ki se uporablja. Uredba določa, da ta izbira prava ne more izključiti uporabe nekaterih določb nacionalnega prava, ki bi se uporabljale, če ne bi bilo izbire (tj. prava, določenega v skladu z naslednjima točkama 2 in 3). Te določbe so tiste, ki jih v civilni pogodbi ni mogoče odpraviti s pogajanjem.

To je v skladu z načelom, da je treba delavca kot šibkejšo stranko v delovnem razmerju zaščititi, če pogodba vsebuje neugodno klavzulo o izbiri prava.

2. Če stranki nista izrecno izbrali prava, se uporablja pravo države, v kateri ali iz katere delavec običajno opravlja svoje delo.

Določitev države, iz katere delavec običajno opravlja svoje naloge, je zlasti pomembna za voznike, ki običajno opravljajo naloge v različnih državah, vendar redno začnejo in končajo vožnjo v isti državi članici. V primeru več krajev opravljanja dela se za običajni kraj opravljanja dela šteje kraj, iz katerega delavec opravlja večji del svojih obveznosti.

3. Če na podlagi zgornje točke 2 ni mogoče določiti običajnega kraja dela, se uporabi pravo kraja poslovanja, prek katerega se je delavec zaposlil.

Ta določba je zlasti pomembna za delavce, ki preskakujejo iz ene države članice v drugo in nimajo stalnega sedeža.

³⁷ Člen 2.1 Direktive 96/71

4. Da bi se izognili preveč togemu sistemu, se lahko sodnik odloči za uporabo drugega prava, če iz okoliščin primera izhaja, da je pogodba o zaposlitvi očitno tesneje povezana z drugo državo.

Sodišče Evropske unije ("*Sodišče EU*") pri določanju prava, ki se uporablja, daje velik poudarek pojmu običajnega kraja dela, ki ga razlaga široko. Druga merila, vključno zlasti z državo zaposlitve delavca, je treba obravnavati kot pomožna³⁸. Poleg tega je Sodišče opozorilo, da je delavec šibkejša stranka pogodbe o zaposlitvi in ga je zato treba zaščititi z najugodnejšimi kolizijskimi pravili³⁹.

Za določitev običajnega kraja dela je treba upoštevati vse dejavnike, ki so značilni za dejavnosti delavca, vključno s: krajem, s katerega delavec opravlja svoje naloge, prejema navodila in organizira svoje delo, krajem, kjer se nahajajo delovna orodja, kraji, kjer se pretežno opravlja prevoz, kjer se blago raztovori, in krajem, kamor se delavec vrne po opravljenih nalogah⁴⁰.

Kadar je za oceno, iz katere države delavec običajno opravlja svoje naloge (v nasprotju z občasnimi ali točkovnimi nalogami), potrebna kvantitativna ocena, bi lahko navdih našli tudi v sedanjih praksah preverjanja socialne varnosti, kjer se šteje, da je delovni čas najustreznejše merilo za oceno, če se opravi bistveni del dejavnosti⁴¹.

Država, v kateri je bila sklenjena pogodba o zaposlitvi, postane pomemben dejavnik le, če ni mogoče določiti običajnega kraja dela, na primer če voznik opravlja enako število nalog v več državah članicah. Sodišče EU vztraja, da je kraj opravljanja dela le pomožni dejavnik, ki postane pomemben v okoliščinah, ko običajnega kraja dela ni mogoče določiti. Glede na to, da ima Sodišče obsežno razlago elementov, ki predstavljajo običajni kraj dela⁴², bi moralo biti sklicevanje na kraj zaposlitve le redko potrebno.

Klavzulo o tesnejši povezanosti, opisano v zgornji točki 4, uporabi sodnik glede na posebne okoliščine vsakega primera. Sodišče EU je na primer razsodilo, da se lahko običajni kraj dela odmisli ob upoštevanju drugih elementov, kot so kraj, kjer delavec plačuje dohodnino, kjer je vključen v sisteme socialne varnosti, pokojninske, zdravstvene in invalidske sheme⁴³.

Običajni kraj dela se ne spremeni, če je delavec začasno zaposlen v drugi državi. Z drugimi besedami, pogodbo o zaposlitvi še naprej ureja pravo običajnega kraja delavca, in sicer ves čas njegovečasne zaposlitve v drugi državi članici. Rim I določa, da je napotitev začasna, če se pričakuje, da bo delavec po opravljanju nalog v tujini ponovno začel delati v matični državi⁴⁴. Ta točka se odraža v *direktivi o napotjenih delavcih*: če se prekinejo povezave z običajnim

³⁸ *Voogsgeerd C-384/10*.

³⁹ *Koelzsch C-29/10* z dne 15. marca 2011, odstavek 46.

⁴⁰ *Koelzsch, odstavek 49*, in *Voogsgeerd C-384/10*.

⁴¹ Glej Upravna komisija za koordinacijo sistemov socialne varnosti (december 2013), *Praktični vodnik o veljavni zakonodaji*, str. 29 in 30.

⁴² *Koelzsch C29/10*.

⁴³ *Odstavek 41 Schlecker C-64/12*.

⁴⁴ *Uvodna izjava 36 Uredbe 593/2008*

krajem dela, je treba začasno napotitev dejansko obravnavati kot spremembo običajnega kraja dela. Voznik bi moral biti nato zaposlen v skladu z zakonodajo nove države članice. Na primer, ob zaposlitvi je voznik običajno opravljal svoje naloge v državi članici A. Nato se voznik preseli v državo članico B, da bi stalno opravljal nov sklop nalog na tem ozemlju ali z njega in brez povezave z državo članico A ali le z majhno povezavo z njo.

1. Kraj, iz katerega delavec opravlja svoje naloge.
2. Kraj, kjer delavec prejema navodila glede svojih nalog in organizira svoje delo.
3. Prostor, kjer se nahaja njegovo delovno orodje.
4. Kraj, kjer se prevoz v glavnem izvaja.
5. Kraj, kjer se blago raztovori.
6. Kraj, kamor se delavec vrne po opravljenih nalogah.

Polje 7 - Kazalniki za določitev običajnega kraja dela voznikov