

Otázky a odpovědi týkající se provádění balíčku opatření v oblasti mobility 1

Balíček opatření v oblasti mobility 1 vstoupil v platnost. Od 20. srpna 2020 tak začala platit sociální ustanovení týkající se doby řízení a podmínek pro odpočinek řidičů. Prioritou Evropské komise je nyní zajistit správnou interpretaci a důsledné provádění nových ustanovení. Komise se proto v tomto prvním souboru otázek a odpovědí snaží odpovědět na nejpálčivější otázky, které dopravci v souvislosti s prováděním nových opatření vznesli. V případě potřeby budou postupně doplňovány další odpovědi týkající se ostatních ustanovení balíčku opatření v oblasti mobility 1. Jedná se o jakési vodítko pro řidiče, provozovatele silniční dopravy a donucovací orgány, které by mělo zajistit harmonizované uplatňování a kontrolu pravidel v celé EU.

UPOZORNĚNÍ: Tento soubor otázek a odpovědí, který připravily útvary Komise, Evropskou komisi nijak nezavazuje. Pro závazný výklad práva Unie je příslušný pouze Soudní dvůr Evropské unie. V této souvislosti je třeba poznamenat, že čl. 8 odst. 8 a čl. 8 odst. 8a nařízení (ES) č. 561/2006, ke kterým se vztahují otázky 1 až 6, jsou v současné době předmětem žaloby na neplatnost u Soudního dvora EU. Uvedené příklady jsou názorné a seznam konkrétních příkladů bude dále rozpracován.

I. Návrat řidiče

[1. Jak má být chápána a uplatňována povinnost řidiče vrátit se „domů“? Jaké jsou příslušné povinnosti a práva zaměstnavatele a řidiče?]

Čl. 8 odst. 8a

Cílem opatření je zlepšit pracovní podmínky řidičů z povolání, aby za volantem netrávili nadměrně dlouhou dobu.

Dopravce je povinen zorganizovat práci řidičů takovým způsobem, aby měli možnost vrátit se „domů“ vždy během tří nebo čtyř po sobě následujících týdnů (v závislosti na tom, zda měl řidič dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku).

Článek 8 odst. 8a nařízení odkazuje na dvě možná místa návratu, která musí zaměstnavatel nabídnout a zprostředkovat – a sice provozovnu zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu v členském státě, v němž je zaměstnavatel usazen, nebo místo bydliště řidiče, pokud se liší od místa usazení zaměstnavatele.

Jak je uvedeno ve 14. bodě odůvodnění nařízení, „[...] řidiči si mohou zvolit, kde svou dobu odpočinku stráví“, je na řidiči, aby si zvolil jednu ze dvou možností nabízených zaměstnavatelem. To znamená, že zaměstnavatel nesmí řidiče nutit, aby si jako místo návratu zvolil místo usazení zaměstnavatele.

Problém může nastat v případě, že si řidič nevybere ani jednu z možností. V takovém případě může jednu z možností zvolit zaměstnavatel podle toho, co považuje za vhodnější. Jako důkaz by v této souvislosti mohla sloužit výzva (např. e-mail) adresovaná řidiči, aby si vybral mezi místem bydliště nebo provozovnou podniku, avšak řidič by této výzvy neuposlechl.

Kde řidič nakonec odpočinek stráví, je jinou otázkou. V tomto ohledu nařízení žádné konkrétní místo nestanoví, a proto nemůže dojít k porušení práva EU. Zaměstnavatel však musí nabídnout možnost návratu, jak je stanoveno v nařízení. Toto pravidlo stanoví povinnost organizační povahy a je třeba jej chápat ve spojení s povinností vést odpovídající záznamy pro účely kontrol prováděných příslušnými orgány.

Řidič si sice může zvolit místo odpočinku, nemá však možnost zprostit zaměstnavatele povinnosti zorganizovat mu práci tak, aby měl možnost pravidelně se vracet „domů“. Tato povinnost dopravního podniku zůstává bez ohledu na to, co mu řidič oznámí a jak si to v konečném důsledku vyloží.

Stručně řečeno, zaměstnavatel je povinen nabídnout řidiči možnost návratu buď do místa bydliště, nebo do provozovny zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, a to prostřednictvím vhodné organizace práce. Takovou organizaci musí zaměstnavatel aktivně vykonávat bez toho, aby ho řidič o to žádal. Pokud jde o konkrétní místo odpočinku, volba je na řidiči a není třeba, aby zaměstnavatel ani řidič o tom uchovávali jakékoli doklady.

Příklad: polský řidič s bydlištěm na Slovensku a zaměstnaný společností se sídlem v Polsku provádí přepravu mezi Francií a Španělskem. Zaměstnavatel musí tomuto řidiči nabídnout možnost volby a podle toho organizovat jeho práci tak, aby se řidič mohl pravidelně vrátit buď do místa bydliště na Slovensku, nebo do provozovny společnosti v Polsku. Řidič však může zaměstnavatele informovat o tom, že chce své právo na odpočinek využít k dovolené, např. na jihu Itálie. Po takové dovolené musí řidič odjet přímo z Itálie zpět na pracoviště (tzn. do Španělska nebo Francie).

[2. Jak má dopravce prokázat, že zorganizoval práci takovým způsobem, aby se řidič mohl vrátit buď do místa bydliště, nebo do provozovny podniku?]

Čl. 8 odst. 8a

A2 Aby dopravce prokázal, že plní své povinnosti týkající se organizace pravidelného návratu, musí používat záznamy tachografu, seznamy služeb řidičů nebo jinou dokumentaci (14. bod odůvodnění nařízení (ES) č. 561/2006). Jako doklad prokazující, že zaměstnavatel řidiči nabídl skutečnou možnost vrátit se buď do místa bydliště, nebo do provozovny podniku, může například sloužit jízdenka nebo doklad o jiném způsobu dopravy (např. o tom, že řidič cestoval „domů“ minibusem poskytnutým zaměstnavatelem).

Tyto doklady musí být uchovávány v provozovně podniku a musí být předloženy na žádost kontrolních orgánů členského státu, v němž je zaměstnavatel usazen, nebo kontrolních orgánů kteréhokoli jiného členského státu. Po řidiči nesmí být vyžadováno, aby měl takové doklady u sebe, ani aby měl u sebe potvrzení o místě, kde strávil běžnou týdenní dobu odpočinku nebo dovolenou. Po provedení silniční kontroly by se kontrolní orgány mohly například rozhodnout požádat orgány členského státu, v němž je dopravce usazen, o dodatečné informace o činnosti

řidiče. Nařízení (ES) č. 561/2006 a směrnice 2006/22/ES stanoví, že si členské státy při uplatňování nařízení a při kontrole dodržování tohoto nařízení poskytují vzájemnou pomoc.

Povinnost zaměstnavatele umožnit pravidelný návrat řidiče je organizační povahy a je třeba ji chápat ve spojení s povinností vést odpovídající záznamy pro účely kontrol prováděných příslušnými orgány. Prohlášení či zřeknutí podepsané řidičem (například v rámci pracovní smlouvy nebo prohlášení, kterým se předem vzdává svého práva zvolit si způsob návratu „domů“, tzn. před tím, než řidič obdrží nabídku od zaměstnavatele) proto nemůže zprostit zaměstnavatele povinnosti nabídnout skutečnou možnost návratu ani povinnosti odpovídajícím způsobem organizovat práci řidiče.

[3. Kdo by měl zaplatit cestovní náklady řidiče za účelem návratu buď do provozovny podniku, nebo do místa bydliště?]

Čl. 8 odst. 8a

Pokud řidič ukončí svou pracovní dobu v jednom ze dvou míst pro návrat nebo v blízkosti jednoho z těchto míst podle svého výběru, nemusí zaměstnavatel proplácet žádné další cestovní náklady.

V případě, že řidič ukončí svou pracovní dobu v místě vzdáleném od zvoleného místa návratu, zahrnuje povinnost zaměstnavatele také finanční odpovědnost za úhradu nákladů na cestu zpět.

Pokud se řidič rozhodne nevyužít nabídky zaměstnavatele vrátit se do místa svého bydliště nebo do provozovny zaměstnavatele a rozhodne se strávit dobu odpočinku na jiném místě, pak musí veškeré cestovní náklady do tohoto místa a zpět hradit řidič sám.

Stejně zásady platí pro řidiče, kteří mají bydliště ve třetí zemi a jsou zaměstnáni u společnosti usazené v EU.

[4. Vztahuje se toto ustanovení na samostatně výdělečně činné řidiče? Jak může samostatně výdělečně činný řidič prokázat, že splnil povinnost návratu do místa bydliště nebo do provozovny podniku?]

Čl. 8 odst. 8a

Ustanovení čl. 8 odst. 8a se vztahuje pouze na řidiče v zaměstnaneckém poměru.

Nařízení (ES) č. 561/2006 nedefinuje, co se rozumí pod pojmem pracovněprávní vztah. Pokud však chybí odkaz na vnitrostátní právo, musí být tento pojem chápán tak, že má autonomní význam založený na objektivních skutečnostech.

Pro jeho výklad se lze inspirovat judikaturou týkající se podobných situací (viz věci C-658/18, bod 88 a násl.; C-147/17, bod 41 a násl.; C-316/13, bod 27 a násl.). Při posuzování toho, zda v určitém případě existuje pracovněprávní vztah, by se tedy mělo vycházet ze skutečností týkajících se skutečného výkonu práce, nikoli z toho, jak tento vztah popisují jednotlivé strany. Podle Soudního dvora EU musí být otázka, zda je osoba v zaměstnaneckém poměru, či nikoli, řešena na základě objektivních kritérií, která odlišují pracovněprávní vztah s ohledem na práva a povinnosti dotyčných osob. Pracovněprávní vztah je charakterizován okolností, že určitá osoba vykonává po určitou dobu ve prospěch jiné osoby a pod jejím vedením činnosti, za které protihodnotou pobírá odměnu.

Ve stejném smyslu, i když definice „samostatně výdělečně činného řidiče“ obsažená ve směrnici 2002/15/ES není jako taková použitelná v kontextu nařízení (ES) č. 561/2006, lze vzít v úvahu i tuto definici. Činnost vykonávaná „samostatně výdělečně činným řidičem“ ve smyslu této definice by proto neměla být považována za činnost zakládající pracovněprávní vztah pro účely čl. 8 odst. 8a nařízení (ES) č. 561/2006.

Samostatně výdělečně činné osoby ve skutečnosti nespádají do oblasti působnosti čl. 8 odst. 8a. Osoba, která je však pouze prohlášena za samostatně výdělečně činnou, ale jejíž situace splňuje podmínky charakterizující pracovněprávní vztah s jinou (fyzickou nebo právnickou) osobou, musí být naopak považována za osobu v zaměstnaneckém poměru ve smyslu čl. 8 odst. 8a, a proto se na ni toto ustanovení vztahuje.

II. Zákaz trávit běžnou týdenní dobu odpočinku v kabině vozidla

[5. Co lze považovat za vhodné a genderově vstřícné ubytování pro běžnou týdenní dobu odpočinku?]

Čl. 8 odst. 8

V právním předpisu je uvedeno, že běžná týdenní doba odpočinku v délce nejméně 45 hodin se musí čerpat ve vhodném a genderově vstřícném ubytování s odpovídajícím vybavením pro spaní a hygienu. Nelze ji strávit v kabině vozidla.

V předpisu však není žádná definice ani seznam kritérií, která by pojem vhodného ubytování definovala. Pokud jde o druh ubytování, které mohou řidiči využívat, je totiž důležité ponechat určitou flexibilitu.

Ustanovení čl. 8 odst. 8 však jasně vyžaduje, aby ubytování nabízelo odpovídající vybavení pro spaní a hygienu, které by mělo každému jednotlivci zajistit dostatečné soukromí.

Tato kritéria může splňovat několik typů ubytování, například hotel, motel nebo soukromé obydlí.

[6. Jaké potvrzení má řidič předložit kontrolorovi, aby prokázal, že běžnou týdenní dobu odpočinku nestrávil ve vozidle, ale ve vhodném ubytování?]

Čl. 8 odst. 8

Podle ustanovení čl. 34 odst. 3 nařízení (EU) č. 165/2014 neukládají členské státy řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost za dobu, kdy se od vozidla vzdálili. To se vztahuje i na situaci, kdy řidič tráví běžnou týdenní dobu odpočinku mimo vozidlo. Donucovací orgány tedy nemohou od řidičů vyžadovat doklady prokazující, že jejich běžná týdenní doba odpočinku před silniční kontrolou nebyla strávena ve vozidle.

Řidičům nebo zaměstnavatelům může být uložena pokuta za nedodržení zákazu trávit běžnou týdenní dobu odpočinku (nebo dobu odpočinku delší než 45 hodin čerpanou náhradou za předchozí zkrácenou týdenní dobu odpočinku) ve vozidle pouze tehdy, když jsou řidiči kontrolou přistiženi, že tráví běžnou týdenní dobu odpočinku ve vozidle.

III. Pravidlo týkající se přepravy trajektem

[7. Musí řidič doprovázející vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici během cesty trvající minimálně 8 hodin, který může využívat spací kabinu, strávit zbylou část běžné týdenní doby odpočinku ve vhodném ubytování, nebo ji může trávit ve vozidle?]

Článek 9

Podle čl. 8 odst. 8 nařízení (ES) č. 561/2006 se běžná týdenní doba odpočinku a jakákoli týdenní doba odpočinku delší než 45 hodin čerpaná náhradou za předchozí zkrácenou týdenní dobu odpočinku nesmí trávit ve vozidle. Tyto doby odpočinku musí řidič trávit ve vhodném ubytování, jak je podrobně uvedeno v nařízení.

Situací, kdy řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, se zabývá čl. 9 odst. 1 nařízení, který v této souvislosti stanoví určité odchylky. Přestože odkazuje na článek 8 jako celek, neumožňuje odchýlit se od zákazu trávit ve vozidle určité druhy odpočinku, jak je stanoveno v čl. 8 odst. 8. Naopak, jak vyplývá z jeho znění, odchylky povolené podle tohoto ustanovení se mohou týkat pouze možnosti „přerušit“ určitou dobu odpočinku, tj. běžnou denní dobu odpočinku, zkrácenou týdenní dobu odpočinku nebo běžnou týdenní dobu odpočinku. Odchyluje se tedy pouze od ustanovení, podle něhož se „dobou odpočinku“ rozumí „nepřerušená doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem“.

V důsledku toho nesmí řidič před nástupem a/nebo po výstupu z trajektu/vlaku trávit část své běžné týdenní doby odpočinku ve vozidle.

IV. Zkrácená týdenní doba odpočinku

[8. Pokud řidič strávil dvě zkrácené týdenní doby odpočinku po sobě, může obě doby odpočinku čerpané náhradou spojit samostatně s jinými dobami odpočinku v délce nejméně devíti hodin a strávit je během mezinárodní přepravy?]

Čl. 8 odst. 6b

Jakákoli odchylka od obecných pravidel musí být vykládána a uplatňována striktně, aby nebyly ohroženy cíle těchto předpisů. Jak je uvedeno v 8. bodě odůvodnění nařízení (EU) 2020/1054, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, záměrem normotvůrce je umožnit řidičům v mezinárodní přepravě na dlouhé vzdálenosti vrátit se domů na běžný týdenní odpočinek a obdržet náhradu za předchozí zkrácení týdenní doby odpočinku.

Čl. 8 odst. 6b nařízení jasně stanoví, že běžné týdenní době odpočinku trávené po dvou zkrácených týdenních dobách odpočinku musí předcházet doba odpočinku čerpaná náhradou za tyto předchozí dvě po sobě následující zkrácené týdenní doby odpočinku, a nikoli jiná činnost, jako je řízení nebo jiná práce. Obě náhrady tak musí být čerpány v celku a spojeny s povinnou běžnou týdenní dobou odpočinku, která následuje po dvou po sobě následujících zkrácených týdenních dobách odpočinku.

V. Výjimečné překročení doby řízení

[9. Za jakých výjimečných okolností může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení? Jak tyto výjimečné okolnosti kontrolovat?]

Čl. 12 odst. 2 a 3

Překročení denní či týdenní doby řízení je povoleno výhradně proto, aby mohlo vozidlo dojet na vhodné místo zastávky, a v rozsahu nezbytném pro zajištění bezpečnosti osob, vozidel či nákladu, nebo za výjimečných okolností v případě, kdy řidič potřebuje dojet do místa svého bydliště nebo do provozovny zaměstnavatele, aby mohl čerpat týdenní dobu odpočinku nebo běžnou týdenní dobu odpočinku. Tyto dvě nové odchylky lze použít, pokud z důvodu nepředvídaných okolností nezávislých na vůli řidiče nebo provozovatele (počasí, dopravní zácpa apod.) není řidič schopen dojet do jednoho z výše uvedených míst, aby mohl čerpat týdenní dobu odpočinku, aniž by porušil pravidla týkající se denního či týdenního odpočinku.

Například řidič z periferní země zapojený do mezinárodní přepravy na dlouhou vzdálenost, který kvůli nepředvídaným okolnostem, jež jeho cestu opoždily, není schopen dojet do místa svého bydliště, nemusí na základě tohoto ustanovení trávit 45 hodin běžné týdenní doby odpočinku na jiném místě, které není příliš vzdáleno od jeho bydliště.

Jak je uvedeno v novém čl. 12 odst. 4 nařízení, řidič je povinen uvést důvod pro odchýlení se od lhůt pro dobu řízení ručně na výtisku ze záznamového zařízení, záznamovém listu nebo ve svém pracovním plánu. Tímto prohlášením je řidič za vložené informace odpovědný.

Prodloužení doby řízení za výše uvedených výjimečných okolností nesmí vést ke zkrácení doby odpočinku po tomto prodloužení. Jak je uvedeno v novém čl. 12 odst. 5 nařízení, jakákoli doba prodloužení podle tohoto článku musí být nahrazena odpovídající dobou odpočinku čerpanou v celku společně s jakoukoliv dobou odpočinku před koncem třetího týdne následujícího po týdnu, v němž byla výjimka uplatněna.

[10. Může řidič, který z důvodu výjimečných okolností překročil denní a týdenní doby řízení, překročit rovněž maximální dvoutýdenní dobu řízení v délce 90 hodin?]

Čl. 12 odst. 2 a 3

Možnost, aby řidiči za výjimečných okolností překročili denní a/nebo týdenní dobu řízení a dojezdili do místa svého bydliště nebo do provozovny zaměstnavatele za účelem trávení týdenní doby odpočinku nebo běžné týdenní doby odpočinku, řidičům neumožňuje odchýlit se od maximální čtrnáctidenní doby řízení v délce 90 hodin stanovené v čl. 6 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006.

Nový čl. 12 odst. 2 nařízení jasně vyjmenovává ustanovení, od nichž se řidič může odchýlit, tj. čl. 6 odst. 1 a 2 týkající se maximální denní a týdenní doby řízení a čl. 8 odst. 2 týkající se povinnosti řidiče mít v průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku novou denní dobu odpočinku. Řidič musí ve všech případech dodržet maximální limit 90 hodin řízení po dobu dvou týdnů.

Například řidič, který v daném týdnu (1. týden) najezdil 56 hodin, může po přestávce v délce 30 minut řídit ještě dvě hodiny navíc, aby dojel domů a strávil tam běžnou týdenní dobu odpočinku. V následujícím týdnu (2. týden) nesmí řidič řídit více než 32 hodin. Toto prodloužení o dvě hodiny bude muset být kompenzováno odpovídající dobou odpočinku čerpanou v celku před koncem třetího týdne následujícího po 1. týdnu.

VI. Provoz s více řidiči

[11. Je řidič zapojený do provozu s více řidiči povinen strávit přestávku v délce 45 minut v jedoucím vozidle? Může být tato přestávka delší než 45 minut?]

Článek 7

Řidič zapojený do provozu s více řidiči, který sedí vedle řidiče, jenž vozidlo řídí, není povinen trávit přestávku v délce 45 minut v jedoucím vozidle. Řidič se může rozhodnout, zda si přeje trávit přestávku v jedoucím vozidle nebo mimo vozidlo.

Pokud tuto přestávku tráví mimo vozidlo, může být delší než 45 minut. Přestávka v jedoucím vozidle musí být nepřerušovaná v délce 45 minut, jak je stanoveno v novém čl. 7 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006. Zbývající doba strávená ve vozidle vedle řidiče, který toto vozidlo řídí, musí být zaznamenána jako doba pracovní pohotovosti, jak je uvedeno v čl. 3 písm. b) třetím pododstavci směrnice 2002/15/ES.

VII. Přejíždění hranic

[12. Kdy se začne uplatňovat povinnost ručně prováděného zaznamenávání překročení hranice?]

Čl. 34 odst. 6 písm. f) a čl. 34 odst. 7 nařízení č. 165/2014

Čl. 34 odst. 6 písm. f) a čl. 34 odst. 7 nařízení (EU) č. 165/2014 stanoví, že řidiči ručně zapisují symbol země, do níž vstoupí po překročení hranice členského státu. Tato povinnost platí od 20. srpna 2020 pro vozidla vybavená analogovým tachografem a od 2. února 2022 pro vozidla vybavená digitálním tachografem.

Řidič musí za tím účelem zastavit na nejbližším možné zastávce na hranicích nebo za nimi. Pokud k překročení hranice členského státu dojde na trajektu nebo ve vlaku, musí řidič zapsat symbol země v přístavu nebo stanici příjezdu.

Je rovněž nutné poznamenat, že od 20. srpna 2020 musí řidiči vozidel vybavených analogovým tachografem zapisovat symbol země, v nichž jim začala a skončila denní pracovní doba, jak již tomu bylo v případě vozidel vybavených digitálním tachografem.