

Vprašanja in odgovori glede izvajanja svežnja o mobilnosti I

Sveženj o mobilnosti I velja, socialne določbe o času vožnje in pogojih počitka za voznike pa se uporabljajo od 20. avgusta 2020. Prednostna naloga Evropske komisije je zdaj zagotoviti skupno razumevanje in dosledno izvajanje novih določb. Zato je Komisija pripravila naslednji prvi sklop vprašanj in odgovorov, da bi obravnavala najnujnejša vprašanja o izvajanju, ki jih je zastavil sektor. Po potrebi bo postopoma dopolnjen z nadaljnjimi vprašanji in odgovori o drugih določbah svežnja o mobilnosti I. Uporabljal naj bi se kot vodnik za voznike, cestne prevoznike in izvršilne organe, da bi se zagotovilo nadzorovano in usklajeno izvajanje pravil po vsej EU.

IZJAVA O OMEJITVI ODGOVORNOSTI: Ta sklop vprašanj in odgovorov so pripravile službe Komisije in Evropske komisije ne zavezuje. Sodišče Evropske unije je edino pristojno za uradno razlago prava Unije. V zvezi s tem je treba opozoriti, da sta odstavka 8 in 8a člena 8 Uredbe (ES) 561/2006, ki je zajet z vprašanji 1 do 6, trenutno predmet ničnostne tožbe pred Sodiščem. Podani primeri so ponazoritveni, seznam konkretnih primerov pa se bo nadalje pripravljala.

I. Vrnitev voznika

[1. Kako se razume in uporablja obveznost vrnitve voznika „domov“? Katere so zadevne obveznosti in pravice delodajalca in voznika?]

Člen 8(8a)

Cilj ukrepa je izboljšati delovne pogoje voznikov v cestnem prometu s preprečevanjem tega, da bi na vožnji preživljali pretirano dolga obdobja.

Prevozno podjetje mora delo voznikov organizirati tako, da se lahko vrnejo („domov“) v vsakem obdobju treh ali štirih zaporednih tednov (odvisno od tega, ali je imel voznik dva zaporedna skrajšana tedenska počitka).

Člen 8(8a) Uredbe se nanaša na dva možna kraja vrnitve, ki ju mora ponuditi in organizirati delodajalec, in sicer operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, v državi članici sedeža delodajalca, ali voznikov kraj prebivališča, kadar se ta razlikuje od kraja sedeža delodajalca.

Kot je navedeno v uvodni izjavi 14 Uredbe, „[...] vozniki pa lahko prosto izbirajo, kje želijo preživeti čas počitka“, voznik izbira med tema dvema možnostma, ki ju ponudi delodajalec. To pomeni, da delodajalec ne more od voznika zahtevati, naj kot kraj vrnitve izbere sedež delodajalca.

Vprašanje se lahko pojavi, kadar voznik ne izrazi, katero od teh dveh možnosti je izbral. V tem primeru lahko med njima izbira delodajalec, in sicer glede na to, kaj se zdi prikladnejše. Dokaz v zvezi s tem bi vključeval poziv vozniku (npr. elektronsko sporočilo), naj izbere med prebivališčem ali operativnim centrom podjetja, na katerega voznik ni odgovoril.

Drugo vprašanje je, kje voznik dejansko preživi počitek. V zvezi s tem v Uredbi določen kraj ni predpisan, zato kršitev prava EU na podlagi tega ni mogoča. Vendar mora delodajalec ponuditi možnosti vrnitve, kot to določa Uredba. Pravilo določa obveznost, povezano z organizacijo, skupaj z obveznostjo vodenja ustreznih evidenc, da jih pristojni organi lahko preverijo.

Čeprav lahko voznik izbere svoj kraj počitka, ne more delodajalca oprostiti obveznosti, da organizira delo tako, da omogoča redno vrnitev „domov“. Ta obveznost prevoznega podjetja ostaja ne glede na to, kaj izjavi voznik, in ne glede na to, kaj nazadnje dela med vrnitvijo.

Če povzamemo, delodajalec mora vozniku z ustrezno organizacijo dela ponuditi možnost vrnitve v kraj prebivališča ali operativni center delodajalca, v katerem je voznik običajno baziran. Takšne organizacije se mora lotiti dejavno in ne da bi jo voznik posebej zahteval. O konkretnem kraju počitka pa se odloči voznik ter o njem ne delodajalcu ne vozniku ni treba hraniti posebnih dokazov.

Tako na primer poljski voznik, ki prebiva na Slovaškem in je zaposlen v podjetju s sedežem na Poljskem, izvaja dejavnosti prevoza med Francijo in Španijo. Delodajalec mu mora ponuditi izbiro in temu primerno organizirati delo, da vozniku redno omogoči vrnitev v kraj prebivališča (Slovaška) ali operativni center podjetja (Poljska). Voznik pa lahko obvesti delodajalca o svoji odločitvi, da bo izkoristil odmora za odhod v drug kraj, npr. na počitnice na jug Italije. Po odmoru bo voznik odšel neposredno iz kraja počitka v Italiji v kraj, kjer bo znova začel delo (v Španiji ali Franciji).

[2. Kako prevozno podjetje dokaže, da je organiziralo delo tako, da se ima voznik možnost vrniti v kraj prebivališča ali operativni center podjetja?]

Člen 8(8a)

A2 Prevozno podjetje uporabi tahografske zapise, urnike dela voznikov ali drugo dokumentacijo, da dokaže izpolnjevanje obveznosti organiziranja vrnitve voznika (uvodna izjava 14 Uredbe (ES) št. 561/2006). Druga dokumentacija, ki dokazuje, da je delodajalec vozniku ponudil dejansko možnost vrnitve v kraj prebivališča ali operativni center podjetja, bi lahko vključevala na primer vozovnice ali katera koli druga dokazila o organizaciji potovanja (npr. dokazilo, da je voznik odpotoval nazaj „domov“ z minibusom, ki ga je priskrbel delodajalec).

Dokaze je treba hraniti v prostorih podjetja in jih predložiti, če tako zahtevajo nadzorni organi države članice, v kateri ima delodajalec sedež, ali nadzorni organi katere koli druge države članice. Od voznika se ne bi smelo zahtevati, da mora imeti take dokaze ali dokaze o kraju, kjer je preživel redni tedenski počitek ali daljši odmor. Po izvedenem cestnem preverjanju bi se lahko na primer nadzorni organi odločili, da zahtevajo dodatne informacije o dejavnosti voznika od organov države članice, v kateri ima cestno podjetje sedež. Uredba (ES) št. 561/2006 in Direktiva 2006/22/ES zagotavljata, da si države članice pomagajo pri izvajanju Uredbe in preverjanju skladnosti z njo.

Obveznost delodajalca, da vozniku omogoči redno vrnitev, je organizacijska in povezana z obveznostjo hranjenja ustreznih evidenc, da jih lahko pristojni organi preverijo. Zato izjava/izjava o odpovedi, ki jo podpiše voznik (kot na primer del pogodbe o zaposlitvi ali izjava, s katero se vnaprej odpove pravici do vrnitve, tj. preden voznik prejme ponudbo od delodajalca) in s katero se odpoveduje pravici do izbire vrnitve „domov“, ne more oprostiti delodajalca njegovih obveznosti, da ponudi dejansko možnost vrnitve ali temu primerno organizira delo.

[3. Kdo bi moral plačati potne stroške voznika, da se vrne v operativni center podjetja ali kraj prebivališča?]

Člen 8(8a)

Če voznik konča svoj delovni čas v enem od teh dveh krajev po svoji izbiri ali v bližini enega od navedenih krajev, potem delodajalec nima dodatnih potnih stroškov.

Če se delovni čas pred vrnitvijo v enega od teh dveh krajev konča v kraju, ki je oddaljen od izbranega kraja vrnitve, obveznost delodajalca, da organizira vrnitev voznikov, vključuje finančno odgovornost za kritje potnih stroškov.

Če se voznik odloči, da ne bo izkoristil delodajalčeve ponudbe, da se vrne v svoj kraj prebivališča ali operativni center delodajalca, ter se namesto tega odloči, da bo počitek preživel v drugem kraju, bi moral vse potne stroške do tega kraja in iz njega kriti voznik.

Enaka načela veljajo za voznike, ki imajo kraj prebivališča v tretji državi in jih zaposluje podjetje s sedežem v EU.

[4. Ali se ta določba uporablja za samozaposlene voznike? Kako lahko samozaposleni voznik dokaže, da je izpolnil obveznost vrnitve v kraj prebivališča ali operativni center delodajalca?]

Člen 8(8a)

Člen 8(8a) se uporablja samo za zaposlene voznike.

V Uredbi (ES) št. 561/2006 ni opredeljeno, kaj označuje delovno razmerje. Če ni sklicevanja na nacionalno pravo, je treba koncept razumeti, kot da ima samostojen pomen, ki temelji na objektivnih dejavnikih.

Pri njegovi razlagi se je mogoče zgledovati po sodni praksi glede podobnih situacij (glej zadeve C-658/18, točka 88 in naslednje; C-147/17, točka 41 in naslednje; C-316/13, točka 27 in naslednje). Določitev obstoja delovnega razmerja bi tako morala temeljiti na dejstvih, ki se nanašajo na dejansko opravljanje dela, in ne na tem, kako stranke opisujejo razmerje. Po mnenju Sodišča je treba o vprašanju, ali je oseba zaposlena ali ne, presoditi glede na objektivna merila,

ki so značilna za delovno razmerje ob upoštevanju pravic in dolžnosti zadevnih oseb. Ob tem pa je bistvena značilnost delovnega razmerja okoliščina, da oseba nekaj časa v korist druge osebe in po njenih navodilih opravlja delo, v zameno za katero prejme plačilo.

Čeprav se opredelitev „samozaposlenega voznika“ iz Direktive 2002/15/ES kot taka v okviru Uredbe (ES) št. 561/2006 ne uporablja, se omenjena opredelitev v tem smislu lahko upošteva. Dejavnost, ki se izvaja kot „samozaposleni voznik“ v smislu navedene opredelitve, se ne bi smela šteti kot razlog za delovno razmerje za namene člena 8(8a) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Dejansko samozaposlene osebe ne spadajo na področje uporabe člena 8(8a). Vendar je treba osebo, ki je zgolj navedena kot samozaposlena, vendar njena situacija izpolnjuje pogoje, ki so značilni za delovno razmerje z drugo (fizično ali pravno) osebo, za namene člena 8(8a) šteti za zaposleno osebo, zato se zanjo ta določba uporablja.

II. Prepoved rednega tedenskega počitka v kabini vozila

[5. Kaj se šteje za ustrezno in spolu prijazno nastanitev za redni tedenski čas počitka?]

Člen 8(8)

V zakonodaji je pojasnjeno, da si je treba vzeti redne tedenske počitke, ki trajajo vsaj 45 ur, v ustrezni in spolu primerni nastanitvi z ustreznimi spalnimi in sanitarnimi prostori; ti počitki se ne morejo preživeti v kabini vozila.

V zakonodaji ni nobene opredelitve ali seznama meril za opredelitev pojma primerna nastanitev, zato je pomembno dopuščati prožnost pri vrsti nastanitve, ki jo vozniki lahko uporabijo.

Vendar člen 8(8) jasno določa, da nastanitev zagotavlja ustrezne spalne in sanitarne prostore. Prostori bi morali nuditi dovolj zasebnosti za vsakega posameznika.

Navedena merila lahko izpolnjuje več vrst nastanitve, na primer hotel, motel, najeto stanovanje ali zasebni dom.

[6. Katere dokaze bi moral voznik predložiti kontrolorju, da dokaže, da rednega tedenskega počitka ni preživel v kabini, ampak v ustrezni nastanitvi?]

Člen 8(8)

Člen 34(3) Uredbe (EU) št. 165/2014 določa, da države članice voznikom ne naložijo obveznosti predložitve kakršnih koli obrazcev, s katerimi bi potrjevali svoje dejavnosti, kadar niso v vozilu. To vključuje tudi preživljanje rednega tedenskega počitka zunaj vozila. Zato izvršilni organi ne

morejo od voznikov zahtevati dokumentov, ki dokazujejo, da rednega tedenskega počitka pred cestnim pregledom niso preživeli v vozilu.

Voznike ali delodajalce je mogoče oglobiti samo za nespoštovanje prepovedi jemanja rednega tedenskega počitka (ali počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo) v vozilu, kadar so zaloteni, da imajo med nadzorom redni tedenski počitek v vozilu.

III. Pravilo trajekta

[7. Ali mora voznik, ki spremlja vozilo na trajektu ali vlaku, na vožnji, ki traja 8 ur ali več in med katero ima dostop do spalne kabine, preživeti druge dele rednega tedenskega počitka v ustrezni nastanitvi ali jih lahko preživi v vozilu?]

Člen 9

V skladu s členom 8(8) Uredbe (ES) št. 561/2006 voznik rednega tedenskega časa počitka in kakršnega koli tedenskega časa počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za predhodne skrajšane tedenske čase počitka, ne sme preživeti v vozilu. Preživeti ga mora v ustrezni nastanitvi, kot je podrobno opisano v Uredbi.

V členu 9(1) Uredbe se obravnava situacija, ko voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku, in s tem v zvezi določa nekatera odstopanja. Sklicevanje na člen 8 kot celoto ne dovoljuje odstopanja od prepovedi, določene v členu 8(8), o preživljanju nekaterih vrst počitka v vozilu. Namesto tega, kot je razvidno iz njegovih pogojev, se lahko odstopanja, ki so tam dovoljena, nanašajo samo na možnost „prekinitve“ nekaterih časov počitka, tj. rednega dnevnega časa počitka, skrajšanega tedenskega časa počitka ali rednega tedenskega počitka. Tako od navedene določbe odstopa le, če „počitek“ pomeni „vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom“.

Posledično voznik ne sme pred vkrcanjem na trajekt/vlak in/ali izkrcanjem z njega preživeti dela rednega tedenskega počitka v vozilu.

IV. Skrajšani tedenski počitki

[8. Ali se lahko v primeru, da voznik zaporedoma vzame dva skrajšana tedenska časa počitka, dve nadomestni obdobji dodata ločeno drugim časom počitka, ki trajajo vsaj devet ur in se izvedejo med opravljanjem mednarodnega prevoza?]

Člen 8(6b)

Vsako odstopanje od splošnih pravil je treba razlagati in uporabljati strogo, da se ne ogrozijo cilji zakonodaje. Kot je navedeno v uvodni izjavi 8 Uredbe (EU) 2020/1054 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006, je namen zakonodajalca omogočiti voznikom, ki izvajajo mednarodne prevoze blaga na dolge razdalje, da se vrnejo domov na redni tedenski počitek in prejmejo nadomestilo za prejšnje skrajšane tedenske čase počitka.

Člen 8(6b) Uredbe jasno določa, da se pred rednim tedenskim počitkom po dveh skrajšanih tedenskih počitkih koristi čas počitka, ki je nadomestilo za prejšnja dva zaporedna skrajšana tedenska počitka, ne pa izvajajo druge dejavnosti, kot je vožnja ali drugo delo. Zato je treba dve nadomestili koristiti v enem kosu in skupaj z obveznim rednim tedenskim počitkom, ki sledi dvema zaporednima skrajšanima tedenskima počitkoma.

V. Prekoračitev časa vožnje kot izjema

[9. Katere so izjemne okoliščine, v katerih lahko voznik preseže dnevni in tedenski čas vožnje? Kako te izjemne okoliščine nadzorovati?]

Člen 12, odstavek 2 in 3

Prekoračitev dnevnega in/ali tedenskega časa vožnje je dovoljena izključno zato, da se omogoči vožnja do primerne mesta za ustavitev in v obsegu, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora, ali v izjemnih okoliščinah v primerih, ko mora voznik prispeti v svoj kraj prebivališča ali operativni center delodajalca za tedenski čas počitka ali redni tedenski čas počitka. Ti dve odstopanji se lahko uporabita, kadar zaradi nepredvidenih okoliščin, neodvisnih od voznikove ali prevoznikove volje (vremenskih razmer, zastoja, zamud na kraju natovarjanja/raztovarjanja itd.), voznik ne more prispeti v enega od zgoraj navedenih krajev za tedenski počitek, ne da bi kršil pravila o dnevnem ali tedenskem počitku.

Tako na primer vozniku iz obrobne države, ki izvaja mednarodni prevoz blaga na dolge razdalje in zaradi nepredvidenih okoliščin, ki so povzročile zamudo pri vožnji, ne more prispeti v svoj kraj prebivališča, ob sklicevanju na to določbo ne bi bilo treba preživeti 45 ur rednega tedenskega počitka v drugem kraju nedaleč od kraja prebivališča.

Kot je navedeno v novem odstavku 4 člena 12 Uredbe, mora voznik razlog za odstopanje od omejitve časa vožnje navesti ročno na izpisu ali tahografskem vložku ali v svojem urniku dela. Zaradi te izjave je voznik odgovoren za vstavljene informacije.

Zaradi podaljšanja časa vožnje v zgoraj navedenih izjemnih okoliščinah se ne sme skrajšati čas počitka po tem podaljšanju. Kot je navedeno v novem odstavku 5 člena 12 Uredbe, je treba vsakršno podaljšanje vožnje v skladu s tem členom nadomestiti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se koristi v enem kosu skupaj s katerim koli obdobjem počitka pred koncem tretjega tedna po tednu, v katerem se je uporabilo odstopanje.

[10. Ali lahko voznik, ki prekorači dnevni ali tedenski čas vožnje zaradi izjemnih okoliščin, prekorači tudi omejitev najdaljšega 14-dnevnega časa vožnje, ki je 90 ur?]

Člen 12, odstavek 2 in 3

Možnost, da vozniki v izjemnih okoliščinah prekoračijo dnevni in/ali tedenski čas vožnje, da bi prispeli v kraj prebivališča ali operativni center delodajalca za tedenski počitek ali redni tedenski čas počitka, voznikom ne dovoljuje odstopanja od omejitve najdaljšega 14-dnevnega časa vožnje na 90 ur iz člena 6(3) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Novi odstavek 2 člena 12 Uredbe jasno navaja določbe, od katerih lahko voznik odstopa, in sicer sta to člen 6(1) in (2) o omejitvah najdaljšega dnevnega in tedenskega časa vožnje ter člen 8(2) o obveznosti voznika, da v vsakem obdobju 24 ur po koncu predhodnega dnevnega časa počitka ali tedenskega časa počitka izkoristi nov dnevni čas počitka. V vseh primerih mora voznik upoštevati omejitev časa vožnje na največ 90 ur v dveh tednih.

Tako lahko na primer voznik, ki je v danem tednu (prvi teden) vozil 56 ur, vozi dve dodatni uri po 30-minutnem odmoru, da bi prispel domov na redni tedenski počitek. V naslednjem tednu (drugi teden) bo moral voznik poskrbeti, da ne bo vozil več kot 32 ur. To dvournno podaljšanje se bo moralo nadomestiti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se bo koristilo v enem kosu pred koncem tretjega tedna, ki sledi prvemu tednu.

VI. Vožnja z več vozniki

[11. Ali si mora voznik, ki vozi z več vozniki, vzeti 45-minutni odmor v vozilu med vožnjo? Ali je lahko odmor daljši od 45 minut?]

Člen 7

Vozniku, ki vozi z več vozniki, ni treba vzeti 45-minutnega odmora v vozilu med vožnjo, tako da sedi zraven voznika, ki dejansko vozi vozilo. Voznik lahko sam izbere, ali si želi vzeti odmor v vozilu med vožnjo ali zunaj vozila.

V primeru odmora zunaj vozila je odmor zagotovo lahko daljši od 45 minut. Odmor v vozilu med vožnjo mora biti 45-minutni odmor, ki se koristi v enem kosu, kot je določeno v novem (tretjem) odstavku člena 7 Uredbe (ES) št. 561/2006. Preostali čas, ki ga voznik preživi v vozilu, ko sedi zraven voznika, ki dejansko vozi vozilo, je treba evidentirati kot čas pripravljenosti, kot je opredeljen v tretjem odstavku člena 3(b) Direktive 2002/15/ES.

VII. Prehod meje

[12. Kdaj se začne uporabljati obveznost ročnega vpisovanja prehoda meje?]

Člen 34(6), točka (f), in člen 34(7) Uredbe (EU) št. 165/2014

Člen 34(6), točka (f), in (7) Uredbe (EU) št. 165/2014 določa, da vozniki po prečkanju meje države članice ročno vpišejo oznako države. Obveznost se uporablja od 20. avgusta 2020 za vozila, opremljenim z analognim tahografom, in od 2. februarja 2022 za vozila, opremljena z digitalnim tahografom.

Voznik se mora ustaviti na najbližjem mestu, kjer je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, mora voznik oznako države vnesti v pristanišču ali na postaji prihoda.

Opozoriti je treba tudi, da morajo od 20. avgusta 2020 vozniki vozil, opremljenih z analognim tahografom, vpisati oznako držav, v katerih se je začel in končal dnevni delovni čas, kot je že veljalo za vozila, opremljena z digitalnim tahografom.