



Vprašanja in odgovori o napotitvi voznikov v skladu z Direktivo (EU) 2020/1057 v okviru prevoza blaga¹

IZJAVA O OMEJITVI ODGOVORNOSTI: *Ta priročnik so pripravile službe Komisije in Evropske komisije ne zavezuje. Sodišče Evropske unije je edino pristojno za uradno razlago prava Unije.*

SPLOŠNI POGOJI za ugotavljanje, kdaj je voznik napoten na delo in kdaj ne, v skladu z Direktivo (EU) 2020/1057

Direktiva (EU) 2020/1057² (v nadaljnjem besedilu: Direktiva) določa posebna pravila v zvezi z Direktivo 96/71/ES³ in Direktivo 2014/67/EU⁴, ki sta zakonodajna akta o napotitvi delavcev na delo v okviru zagotavljanja storitev. Razlikuje med vrstami prevoza, za katere bi se pravila o napotitvi morala uporabljati, in tistimi, za katere se ta pravila ne bi smela uporabljati. Splošno merilo za tako razlikovanje je stopnja povezave z ozemljem države članice gostiteljice⁵.

Natančneje, iz Direktive (EU) 2020/1057 izhaja, da so vozniki, ki opravljajo prevoze v državah članicah, ki niso država članica, v kateri ima sedež delodajalec voznika, **napoteni**, kadar opravljajo naslednje prevoze:

- 1) **navzkrižne trgovinske operacije**⁶ – pomenijo prevoze med dvema državama članicama ali med državo članico in tretjo državo, ki ni država, v kateri je sedež podjetja⁷ prevoznika, ki izvaja te operacije;

¹ Ta priročnik obravnava vprašanja in odgovore o napotitvi voznikov v okviru cestnega prevoza blaga. Na isto temo bo v zvezi s pravili o prevozu potnikov pripravljen drugačen sklop vprašanj in odgovorov.

² Direktiva (EU) 2020/1057 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012 (UL L 249, 31.7.2020, str. 49).

³ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 18, 21.1.1997, str. 1).

⁴ Direktiva 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o izvrševanju Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (UL L 159, 28.5.2014, str. 11).

⁵ Uvodna izjava 9 Direktive (EU) 2020/1057: „Uravnotešena sektorska pravila o napotitvi bi morala temeljiti na obstoju zadostne povezave med voznikom in opravljeno storitvijo ter ozemljem države članice gostiteljice. Za lažje izvrševanje teh pravil bi bilo treba razlikovati med različnimi vrstami prevoza, odvisno od stopnje povezave z ozemljem države članice gostiteljice.“

⁶ Navedene v uvodnih izjavah 12 in 13 Direktive kot „mednarodni prevoz, ki ni dvostranske narave“.

⁷ Država članica sedeža je opredeljena v členu 2(8) Uredbe (ES) št. 1071/2009.

- 2) **kabotažo** – pomeni notranji prevoz za najem ali plačilo, ki ga na ozemlju države članice začasno izvaja prevoznik s sedežem v drugi državi članici⁸.

Vozniki se **ne** obravnavajo kot **napoteni**, kadar opravljajo:

- 1) **mednarodne dvostranske prevoze**⁹ – pomenijo prevoze na podlagi prevozne pogodbe iz države članice, v kateri je sedež podjetja prevoznika (državi članici sedeža), v drugo državo članico ali tretjo državo ali iz druge države članice ali tretje države v državo članico sedeža;
- 2) **omejene dodatne dejavnosti natovarjanja in/ali raztovarjanja**¹⁰ (tj. zgoraj opisane navzkrižne trgovinske operacije), ki se izvajajo v okviru dvostranskih prevozov v državah članicah ali tretjih državah, ki jih voznik prečka;
- 3) **tranzit**¹¹ prek ozemlja države članice brez natovarjanja ali raztovarjanja;
- 4) **začetni ali končni del kombiniranega prevoza**¹², kot je določeno v Direktivi Sveta 92/106/EGS¹³, če cestni del sam po sebi predstavlja mednarodni dvostranski prevoz.

UPRAVNE OBVEZNOSTI prevoznika pred napotitvijo, med njo in po njej

V Direktivi (EU) 2020/1057, člen 1, odstavek 11 in 12, so navedene upravne zahteve, ki jih morajo izpolniti prevozniki, da dokažejo skladnost s pravili o napotitvi voznikov.

Prevoznik pred napotitvijo:

- predloži izjavo o napotitvi organom države članice, v katero je napoten voznik;
- najpozneje ob začetku napotitve;
- prek večjezičnega javno dostopnega vmesnika, povezanega z informacijskim sistemom za notranji trg (IMI).

Vsebina izjave o napotitvi:

1. identiteta prevoznika, vsaj v obliki številke licence Skupnosti, kadar je ta številka na voljo;
2. kontaktni podatki upravljavca prevoza ali druge kontaktne osebe v državi članici sedeža za stike s pristojnimi organi države članice gostiteljice, v kateri se opravljajo storitve, ter za pošiljanje in sprejemanje dokumentov ali obvestil;
3. identiteta voznika, naslov stalnega bivališča in številka njegovega voziškega dovoljenja;
4. datum začetka pogodbe o zaposlitvi voznika in pravo, ki se zanj uporablja;
5. predvideni začetni in končni datum napotitve;
6. registrske oznake motornih vozil;
7. navedba opravljenega prevoza (npr. prevoz blaga, prevoz potnikov, mednarodni prevoz ali kabotaža).

Prevoznik med napotitvijo:

- zagotovi, da imajo vozniki na voljo naslednje dokumente:

⁸ Kabotaža v zvezi s prevozom blaga je opredeljena v Direktivi s sklicem na Uredbo (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

⁹ Uvodna izjava 10 in člen 1, odstavek 3 in 4, Direktive (EU) 2020/1057.

¹⁰ Člen 1, odstavek 3, tretji pododstavek, Direktive (EU) 2020/1057.

¹¹ Uvodna izjava 11 in člen 1, odstavek 5, Direktive (EU) 2020/1057.

¹² Uvodna izjava 12 in člen 1, odstavek 6, Direktive (EU) 2020/1057.

¹³ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

- izjavo o napotitvi v tiskani ali elektronski obliki;
- dokazila o prevozih v državi članici gostiteljici, kot je elektronski tovorni list (e-CMR);
- tahografske zapise (zlasti oznake držav članic, v katerih je voznik opravljal prevoz).

Prevoznik po napotitvi:

- najpozneje osem tednov od prejema zahtevka s strani države članice gostiteljice prek javnega vmesnika, povezanega z informacijskim sistemom za notranji trg (IMI), pošlje zahtevane dokumente, kot so:
 - tahografski zapisi;
 - tovorni listi;
 - dokumentacija, ki se nanaša na plačilo voznika, glede na obdobje napotitve;
 - pogodba o zaposlitvi;
 - obračun delovnih ur voznika;
 - dokazilo o plačilu voznika.

Organi držav članic za preverjanje skladnosti z določbami Direktive razen upravnih zahtev iz Direktive ne smejo uvesti nobenih dodatnih upravnih zahtev za prevoznike.

SCENARIJI PREVOZA

V naslednjih oddelkih je pojasnjeno in ponazorjeno, kako se pravila glede napotitve uporabljajo za različne scenarije prevoza:

- I. DVOSTRANSKI PREVOZ
- II. NAVZKRIŽNE TRGOVINSKE OPERACIJE
- III. KABOTAŽA
- IV. TRANZIT
- V. PRAZNE VOŽNJE

Legenda:

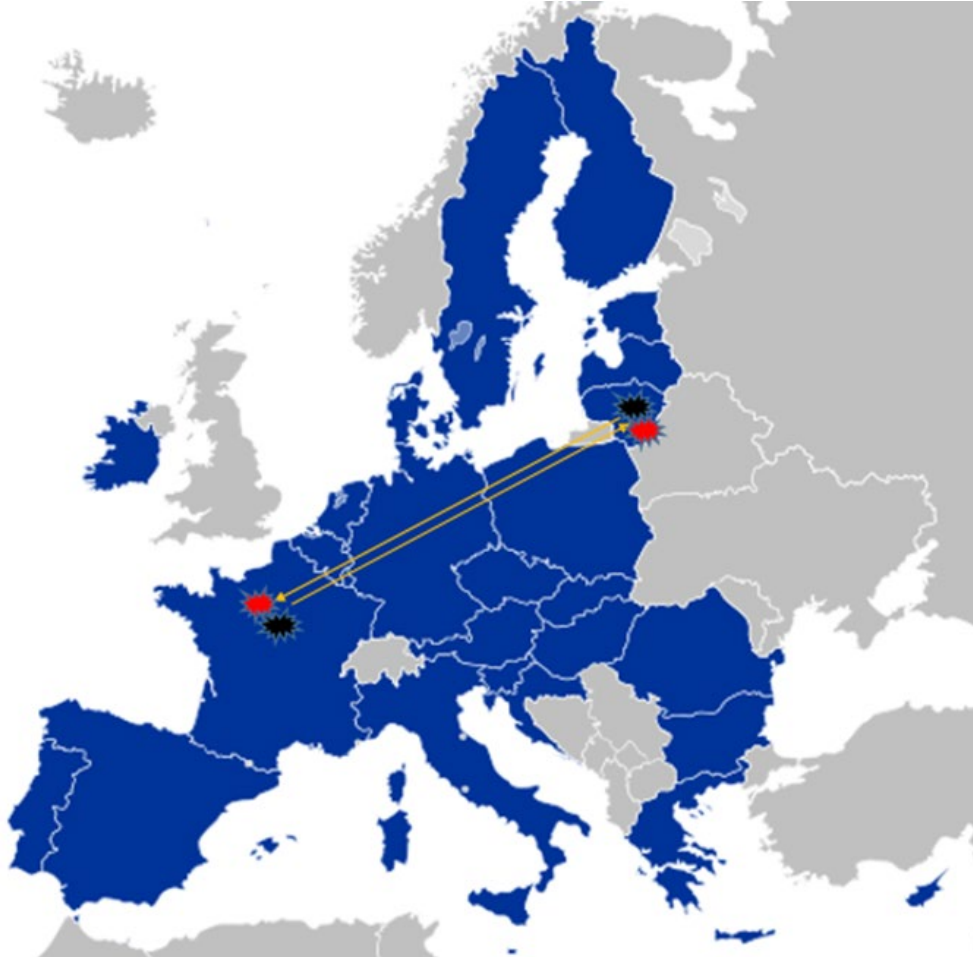
- ✱ Začetek prevoza in natovarjanje
- ✱ Raztovarjanje in konec prevoza
- ✱ Natovarjanje za prvo dodatno operacijo
- ✱ Raztovarjanje za prvo dodatno operacijo
- ✱ Natovarjanje za drugo dodatno operacijo
- ✱ Raztovarjanje za drugo dodatno operacijo
- Dvostranski prevoz
- Dodatni izvzeti prevoz
- Neizvzeti prevoz
- Transit/prazna vožnja

I. DVOSTRANSKI PREVOZ

1. Kateri so mednarodni dvostranski prevozi, ki so izvzeti iz pravil o napotitvi?

Scenarij 1: dva dvostranska prevoza

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), pelje poln tovornjak blaga iz Vilne (LT) v Pariz (FR). Vse blago raztovori v Parizu. Za povratno vožnjo nato natovori blago v Parizu in ga dostavi v Vilno (LT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva dvostranska prevoza: enega iz LT (države članice sedeža) v FR (državo gostiteljico) in drugega iz FR nazaj v LT. Zato za voznika med celotno vožnjo niso veljala pravila o napotitvi.

Scenarij 2: dvostranski prevoz s tremi lokacijami raztovarjanja

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), natovori poln tovornjak blaga v Vilni (LT). Nato se odpelje v Berlin (DE), kjer raztovori eno tretjino blaga, nato pa v Antwerpen (BE), kjer raztovori še eno tretjino blaga. Zatem nadaljuje pot proti Lyonu (FR), kjer raztovori preostalo tretjino blaga.



Sklepna ugotovitev: voznik je v eni vožnji opravil tri dvostranske prevoze. Vožnja se je začela z natovarjanjem polnega tovornjaka blaga v LT (državi članici sedeža), ki se je nato raztovorilo v treh različnih državah (delno raztovarjanje blaga v DE, BE in FR). Ker se v eni vožnji¹⁴ lahko opravi več izvezitih dvostranskih prevozov (tj. vsak od njih je zajet v ločenem tovornem listu), za voznika med celotno vožnjo ne veljajo pravila o napotitvi.

¹⁴ Uvodna izjava 10 Direktive (EU) 2020/1057: „Kadar voznik opravlja dvostranske prevoze iz države članice, v kateri ima podjetje sedež (v nadaljnjem besedilu: država članica sedeža), na ozemlje druge države članice ali tretje države ali nazaj v državo članico sedeža, je narava storitev tesno povezana z državo članico sedeža. Možno je, da voznik izvede več dvostranskih prevozov med eno vožnjo.“

Scenarij 3: dvostranski prevoz s tremi lokacijami natovarjanja

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), po opravljenih prevozih iz scenarija 2 z blagom natovori tretjino tovornjaka v Lyonu (FR). Nato se odpelje v Bruselj (BE), kjer z blagom natovori še eno tretjino tovornjaka, nato pa v Varšavo (PL), kjer z blagom natovori še preostalo tretjino tovornjaka. Zatem nadaljuje proti Vilni (LT), kjer raztovori vse blago.



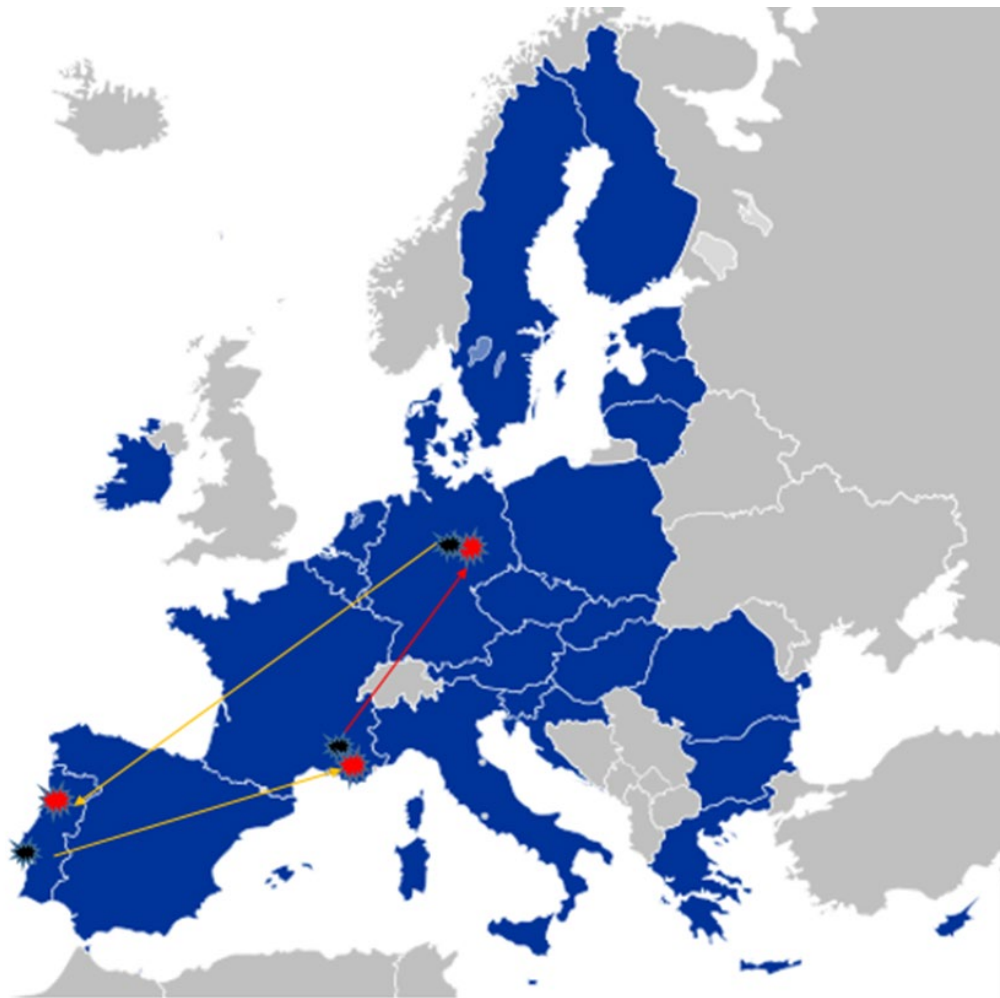
Sklepna ugotovitev: voznik je v eni povratni vožnji v državo članico sedeža opravil tri dvostranske prevoze. Ker se v eni vožnji lahko opravi več izvzetih dvostranskih prevozov (tj. vsak od njih je zajet v ločenem tovornem listu), za voznika med celotno vožnjo ne veljajo pravila o napotitvi.

II. NAVZKRIŽNE TRGOVINSKE OPERACIJE

2. Ali pravila o napotitvi voznikov veljajo za voznike, ki opravljajo navzkrižne trgovinske operacije?

Scenarij 4: navzkrižna trgovinska operacija med dvema dvostranskima prevozoma

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem na Portugalskem (PT), vozi poln tovornjak blaga iz Lizbone (PT) v Marseille (FR). Blago raztovori v Marseillu. Nato v Marseillu (FR) natovori poln tovornjak blaga in ga raztovori v Berlinu (DE). V Berlinu natovori poln tovornjak blaga in ga raztovori v Portu (PT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva ločena dvostranska prevoza in eno navzkrižno trgovinsko operacijo. Prvi dvostranski prevoz se je začel v PT (državi članici sedeža) z natovarjanjem blaga in se končal v FR z raztovarjanjem navedenega blaga. Drugi dvostranski prevoz se je začel z natovarjanjem blaga v DE in se končal z raztovarjanjem tega blaga v PT (državi članici sedeža). Za voznika med dvema dvostranskima prevozoma niso veljala pravila o napotitvi. Natovarjanje blaga v FR in njegovo raztovarjanje v DE je navzkrižna trgovinska operacija, ki ni povezana s katerim koli od obeh dvostranskih prevozov. Zato se voznik začne šteti za napotenega v FR po koncu dvostranskega prevoza, ko se odpravi proti točki natovarjanja, kjer natovori blago, ki ga prevaža v okviru navzkrižne trgovinske operacije. Napotitev v FR se zaključi, ko voznik zapusti francosko ozemlje. Nato se voznik šteje za napoten v DE, od vstopa na ozemlje DE do raztovarjanja blaga v tej državi članici.

Scenarij 5: navzkrižna trgovinska operacija med dvostranskim prevozom in prazno vožnjo

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem na Portugalskem (PT), natovori poln tovornjak blaga v Lizboni (PT) in se odpelje v Berlin (DE), kjer to blago raztovori. V Berlinu (DE) natovori poln tovornjak drugega blaga in ga raztovori v Madridu (ES). Nato se s praznim tovornjakom odpelje iz Madrida (ES) v svojo državo članico sedeža (PT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil en dvostranski prevoz iz PT v DE, eno navzkrižno trgovinsko operacijo iz DE v ES in eno prazno povratno vožnjo iz ES nazaj v PT. Voznik je prvič napoten v DE po koncu dvostranskega prevoza, ko se odpravi proti točki natovarjanja, kjer natovori blago, ki ga prevaža v okviru navzkrižne trgovinske operacije iz DE v ES. Napotitev v DE se zaključi, ko voznik zapusti ozemlje DE. Nato se voznik šteje za napotenega v ES od trenutka, ko vstopi na ozemlje ES, do trenutka, ko je blago, ki ga je pripeljal iz DE v okviru navzkrižne trgovinske operacije, raztovorjeno in ko voznik zaključi navzkrižno trgovinsko operacijo. Povratna vožnja brez naloženega tovora prek ozemlja ES se ne šteje za napotitev. Voznik se ne šteje za napotenega v FR, ki jo prečka med dvostranskim prevozom iz PT v DE in med navzkrižno trgovinsko operacijo iz DE v ES.

3. Kaj so omejene dodatne dejavnosti natovarjanja in/ali raztovarjanja, ki so izvzete iz pravil o napotitvi?

Voznik je izvzet iz pravil o napotitvi, če v okviru tekočega dvostranskega prevoza opravi tudi **eno „navzkrižno trgovinsko“ dejavnost** natovarjanja in/ali raztovarjanja v državi članici ali tretji državi, ki jo prečka, če ne natovarja in raztovarja blaga v isti državi članici.

To je mogoče na primer, ko voznik opravi dvostranski prevoz brez polnega tovornjaka in na poti natovori dodatno blago, da bi v čim bolj izkoristil nosilnost vozila. Voznik lahko opravi eno izvzeto navzkrižno trgovinsko operacijo (tj. eno dodatno dejavnost natovarjanja in/ali raztovarjanja) med dvostranskim prevozom iz države članice sedeža v državo članico gostiteljico. Kadar se iz države članice sedeža in vanjo opravita dva zaporedna dvostranska prevoza, se lahko med vsakim od teh dveh prevozov opravi izvzeta dodatna navzkrižna trgovinska operacija. Gre za tako imenovano **pravilo 1 + 1**.

Scenarij 6: dva dvostranska prevoza z dvema navzkrižnima trgovinskima operacijama (1 + 1)

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), v Vilni (LT) do polovice napolni tovornjak z blagom, ki se dostavlja v Barcelono (ES). Ustavi se v Berlinu (DE) in drugo polovico tovornjaka napolni z drugim blagom. Nato se odpelje v Bruselj (BE) in raztovori navedeno blago, natovorjeno v Berlinu (DE). Zatem nadaljuje vožnjo in v Barceloni (ES) raztovori blago, natovorjeno v Vilni (LT). Za povratni dvostranski prevoz natovori poln tovornjak blaga v Barceloni (ES). Ustavi se v Bruslju in raztovori polovico blaga. Nato nadaljuje proti Vilni (LT) in tam raztovori drugo polovico blaga.



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva dvostranska prevoza s po eno dodatno dejavnostjo natovarjanja in/ali raztovarjanja (navzkrižna trgovinska operacija) med vsakim dvostranskim prevozom. Prvi dvostranski prevoz je bil opravljen med LT in ES z eno izvzeto dodatno dejavnostjo (tj. natovarjanje blaga v DE in njegovo raztovarjanje v BE). Drugi (povratni) dvostranski prevoz je bil opravljen med ES in LT, prav tako z eno izvzeto dodatno dejavnostjo (tj. natovarjanje blaga v ES in raztovarjanje dela tega blaga v BE). Za voznika med celotno vožnjo niso veljala pravila o napotitvi.

Opozoriti je treba, da lahko ena sama izvzeta dodatna dejavnost vključuje:

- dejanje natovarjanja;
- dejanje raztovarjanja ali
- dejanje natovarjanja in raztovarjanja

v skladu s členom 1(3) Direktive (EU) 2020/1057.

4. Ali lahko voznik opravi dve izvzeti dodatni dejavnosti med povratnim dvostranskim prevozom v državo članico sedeža, če med dvostranskim prevozom iz države članice sedeža ni opravil nobene dodatne dejavnosti?

Da, kadar voznik med dvostranskim prevozom iz države članice sedeža ni izkoristil možnosti opravljanja ene izvzete dodatne dejavnosti natovarjanja in/ali raztovarjanja (navzkrižna trgovinska operacija) in kadar temu prevozu sledi povratni dvostranski prevoz v državo članico sedeža, lahko med tem povratnim dvostranskim prevozom opravi dve izvzeti dodatni dejavnosti natovarjanja in/ali raztovarjanja (navzkrižna trgovinska operacija). Gre za tako imenovano **pravilo 0 + 2**.

Scenarij 7: en dvostranski prevoz z dvema navzkrižnima trgovinskima operacijama (0 + 2)

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), v Vilni (LT) natovori poln tovornjak blaga in ga dostavi v Madrid (ES).

Nato natovori poln tovornjak blaga v Madridu (ES). Ustavi se v Bruslju (BE) in raztovori četrtno navedenega blaga. Nato se odpelje v Berlin (DE) in raztovori četrtno blaga. Nato nadaljuje proti Vilni (LT) in tam raztovori drugo polovico blaga.



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva dvostranska prevoza z dvema dodatnima dejavnostma raztovarjanja (navzkrižna trgovinska operacija) med povratnim dvostranskim prevozom. Prvi dvostranski prevoz je opravil med LT in ES, vmes pa ni opravil nobenih dodatnih dejavnosti. Drugi (povratni) dvostranski prevoz je opravil med ES in LT z dvema izvezetima dodatnima dejavnostma (tj. navzkrižni trgovinski operaciji med ES in BE ter med ES in DE, ki sta ju sestavljali dve dodatni dejavnosti raztovarjanja). Za voznika med celotno vožnjo niso veljala pravila o napotitvi.

Scenarij 8: en dvostranski prevoz z dvema navzkrižnima trgovinskima operacijama (0 + 2)

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), v Vilni (LT) natovori poln tovornjak blaga in ga dostavi v Barcelono (ES). V Barceloni (ES) tovornjak do polovice natovori z blagom in se nato ustavi v Lyonu (FR) ter natovori drugo vrsto blaga v drugo polovico tovornjaka. Nato se odpelje v Bruselj (BE) in raztovori blago, natovorjeno v Lyonu (FR). Nato nadaljuje proti Berlinu (DE) in do polovice natovori tovornjak z drugim blagom, ki ga nato raztovori v Varšavi (PL). Nazadnje nadaljuje proti Vilni (LT), kjer raztovori blago, natovorjeno v Barceloni (ES).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva dvostranska prevoza z dvema dodatnima dejavnostma, ki sta ju sestavljali dejavnosti natovarjanja in raztovarjanja (navzkrižna trgovinska operacija) med povratnim dvostranskim prevozom. Prvi dvostranski prevoz je opravil med LT in ES, vmes pa ni opravil nobene dodatne dejavnosti. Drugi (povratni) dvostranski prevoz je opravil med ES in LT z dvema izvezima dodatnima dejavnostma (tj. navzkrižni trgovinski operaciji med FR in BE ter med DE in PL, ki sta ju sestavljali dve dodatni dejavnosti natovarjanja in raztovarjanja). Za voznika med celotno vožnjo niso veljala pravila o napotitvi.

5. Katera od dejavnosti je izvzeta in za katero veljajo pravila o napotitvi, kadar se v okviru dvostranskega prevoza opravi več kot ena dodatna dejavnost?

Kadar se v okviru tekočega dvostranskega prevoza opravi več navzkrižnih trgovinskih operacij, se **prva dejavnost** (v primeru pravila 1 + 1) ali **prvi dve dejavnosti** (v primeru pravila 0 + 2) izvzameta iz pravil o napotitvi. Ko prevoznik torej opravi tretjo dodatno dejavnost (v scenariju 1 + 1 ali v scenariju 0 + 2) ali več, take dodatne dejavnosti niso več izvzete in torej spadajo pod pravila o napotitvi.

Scenarij 9: bilateralni prevoz z eno izvzeto navzkrižno trgovinsko operacijo in eno neizvzeto navzkrižno trgovinsko operacijo

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), v Vilni (LT) do polovice napolni tovornjak z blagom, ki se dostavlja v Madrid (ES). Med vožnjo do Madrida se ustavi v Varšavi (PL) in drugo polovico tovornjaka natovori z drugim blagom, ki ga dostavlja v Berlin (DE). Nato po raztovarjanju blaga iz Varšave v Berlinu (DE) natovori polovico tovornjaka z drugo vrsto blaga in ga raztovori v Bruslju (BE). Nato nadaljuje proti Madridu (ES) in raztovori blago, natovorjeno v Vilni (LT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil en dvostranski prevoz (med LT in ES) in dve dodatni dejavnosti natovarjanja in raztovarjanja (navzkrižni trgovinski operaciji) med tem dvostranskim prevozom. Prva dodatna dejavnost natovarjanja blaga v PL in raztovarjanja tega blaga v DE je izvzeta iz pravil o napotitvi, za drugo dodatno dejavnost natovarjanja blaga v DE in raztovarjanja blaga v BE pa veljajo pravila o napotitvi. Razlog za to je, da je voznik že izkoristil možnost ene izvzete dodatne dejavnosti natovarjanja in raztovarjanja. Situacija napotitve začne veljati z natovarjanjem blaga v Berlinu (DE) in se konča z raztovarjanjem navedenega blaga v Bruslju (BE), voznik pa nato nadaljuje dvostranski prevoz, izvzet iz pravil o napotitvi. Zato se voznik šteje za napotenega v DE od trenutka natovarjanja blaga v Berlinu in se ne šteje več za napotenega, ko zapusti ozemlje DE. Nato se voznik šteje za napotenega v BE od vstopa na ozemlje BE do raztovarjanja blaga v Bruslju. Po raztovarjanju blaga v Bruslju voznik nadaljuje dvostranski prevoz, ki je izvzet iz pravil o napotitvi.

III. KABOTAŽA

Scenarij 10: dva dvostranska prevoza + kabotaža

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem na Portugalskem (PT), natovori poln tovornjak blaga v Lizboni (PT) in ga dostavi v Hamburg (DE). Po raztovarjanju blaga v Hamburgu (DE) natovori poln tovornjak drugega blaga in ga raztovori v Münchnu (DE). Tam natovori poln tovornjak blaga, ki se dostavlja v Lizbono (PT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva dvostranska prevoza (enega med PT in DE ter drugega med DE in PT) ter eno kabotažo v DE. Voznik se šteje za napotenega v DE. Situacija napotitve se začne po koncu dvostranskega prevoza (raztovarjanje blaga v Hamburgu), ko se voznik odpravi proti točki natovarjanja, kjer natovori blago za kabotažo v DE. Napotitev se nadaljuje med izvajanjem kabotaže in se zaključi, ko je blago raztovorjeno ter je kabotaža končana. Voznik se ne šteje za napotenega v DE za tisti del potovanja po koncu kabotaže in takrat, ko se začne pripravljati na povratni dvostranski prevoz (tj. ko se odpelje do točke natovarjanja, natovori blago za dvostranski prevoz ter ga prevaža prek ozemlja DE).

IV. TRANZIT

6. Kaj je „tranzit“ in ali je zajet v področje uporabe pravil o napotitvi?

Za koncept tranzita je značilno, da voznik prečka ozemlje države članice brez natovarjanja ali raztovarjanja tovara. Na to, ali se prisotnost voznika v državah članicah šteje za tranzit, zato ne vplivajo postanki, na primer zaradi higienskih razlogov, polnjenja goriva ali počitka¹⁵. To pomeni, da situacija tranzita ni zajeta v področje uporabe pravil o napotitvi.

Scenarij 11: tranzit + dvostranski prevoz + navzkrižna trgovinska operacija + tranzit

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem na Portugalskem (PT), v Lizboni (PT) natovori poln tovornjak blaga, ki se dostavlja v Madrid (ES). V Madridu (ES) natovori poln tovornjak blaga, ki se dostavlja v Dortmund (DE). Po dostavi v Dortmund se s praznim tovornjakom vrne v Lizbono (PT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil en dvostranski prevoz med PT in ES, eno navzkrižno trgovinsko operacijo med ES ter DE in eno prazno vožnjo med DE in nazaj do PT. Za del vožnje, opravljene v okviru dvostranskega prevoza, se ne šteje za napotenega v ES. Voznik se začne šteti za napotenega v ES po koncu dvostranskega prevoza (raztovarjanje blaga v Madridu) in takrat, ko se odpravi proti točki natovarjanja, kjer bo natovoril blago za navzkrižno trgovinsko operacijo med ES in DE. Napotitev v ES se konča, ko voznik zapusti ozemlje ES. Nato se voznik šteje za napotenega v DE od trenutka, ko vstopi na ozemlje DE, do trenutka, ko zaključi navzkrižno trgovinsko operacijo v DE. Voznik se ne šteje za napotenega v DE med prazno vožnjo, ko se vrača v PT po koncu navzkrižne trgovinske operacije. Voznik se ne šteje za napotenega v FR ali BE, ker le potuje v tranzitu prek ozemelj teh držav, ko opravlja navzkrižno trgovinsko operacijo.

¹⁵ Uvodna izjava 11 Direktive (EU) 2020/1057.

V. PRAZNE VOŽNJE

7. Ali prazna vožnja pomeni isto kot „tranzit“?

Ne. Situacija tranzita je vedno izvzeta iz pravil o napotitvi, prazna vožnja¹⁶ pa je izvzeta le, če se izvaja v povezavi z dvostranskim prevozom, in ni izvzeta, če se izvaja v povezavi s kabotažo ali mednarodnim prevozom, ki ni dvostranske narave, ki spada pod pravila o napotitvi (navzkrižna trgovinska operacija).

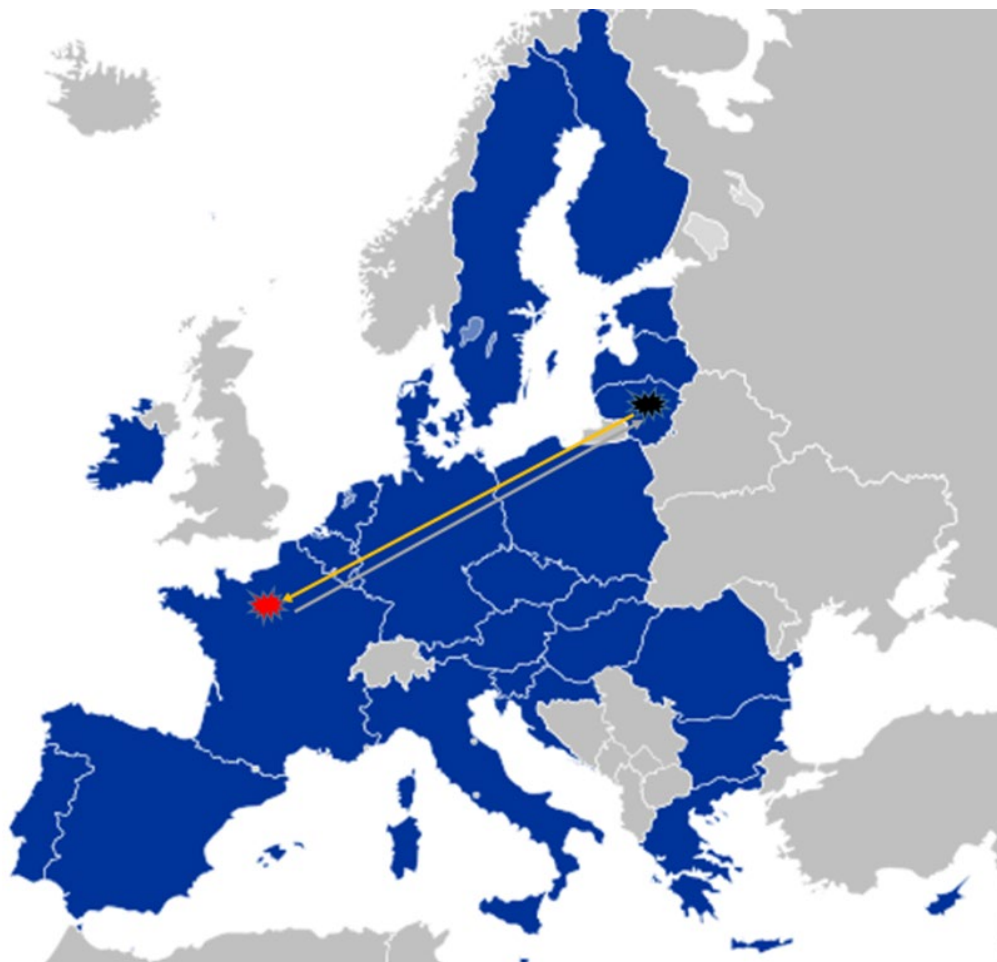
Napotitev se načeloma konča z raztovarjanjem blaga, ki se prevaža v okviru operacije in za katero veljajo pravila o napotitvi (tj. kabotaža ali navzkrižna trgovinska operacija). Ali bo naslednja prazna vožnja razvrščena kot napotitev ali kot izvzeta iz napotitve, je odvisno od tega, ali za novo operacijo, zaradi katere se opravi ta prazna vožnja, veljajo pravila o napotitvi ali ne. V zvezi s tem je treba poudariti, da se voznik ne šteje za napotenega, če po raztovarjanju blaga v okviru operacije, za katero veljajo pravila o napotitvi, opravi prazno vožnjo nazaj v svojo državo članico sedeža.

¹⁶ Členu 2(2) Uredbe (ES) št. 1072/2009 določa, da: „mednarodni prevoz“ pomeni:

- (a) vožnjo, ki se opravlja s polnim vozilom, pri kateri sta odhodni in namembni kraj v dveh različnih državah članicah, s tranzitom ali brez tranzita skozi eno državo članico ali tretjo državo oziroma več držav članic ali tretjih držav;
- (b) vožnjo, ki se opravlja s polnim vozilom iz države članice v tretjo državo ali obratno, s tranzitom ali brez tranzita skozi državo članico ali tretjo državo oziroma več držav članic ali tretjih držav;
- (c) vožnjo, ki se opravlja s polnim vozilom med tretjimi državami, s tranzitom prek ozemlja ene države članice ali več držav članic; ali
- (d) prazno vožnjo v povezavi s prevozom iz točk (a), (b) in (c).

Scenarij 12: dvostranski prevoz + prazna vožnja

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), v Vilni (LT) natovori poln tovornjak blaga in ga raztovori v Parizu (FR). Na poti nazaj opravi prazno vožnjo iz Francije (FR) v Litvo (LT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil en dvostranski prevoz med LT in FR in nato še prazno vožnjo iz FR nazaj v LT. Med celotno vožnjo se ne šteje za napotenega, niti med dvostranskim prevozom v FR niti med prazno vožnjo, ki se opravi po koncu dvostranskega prevoza iz države članice sedeža, da se vrne vanjo.

Scenarij 13: dva dvostranska prevoza + ena prazna vožnja

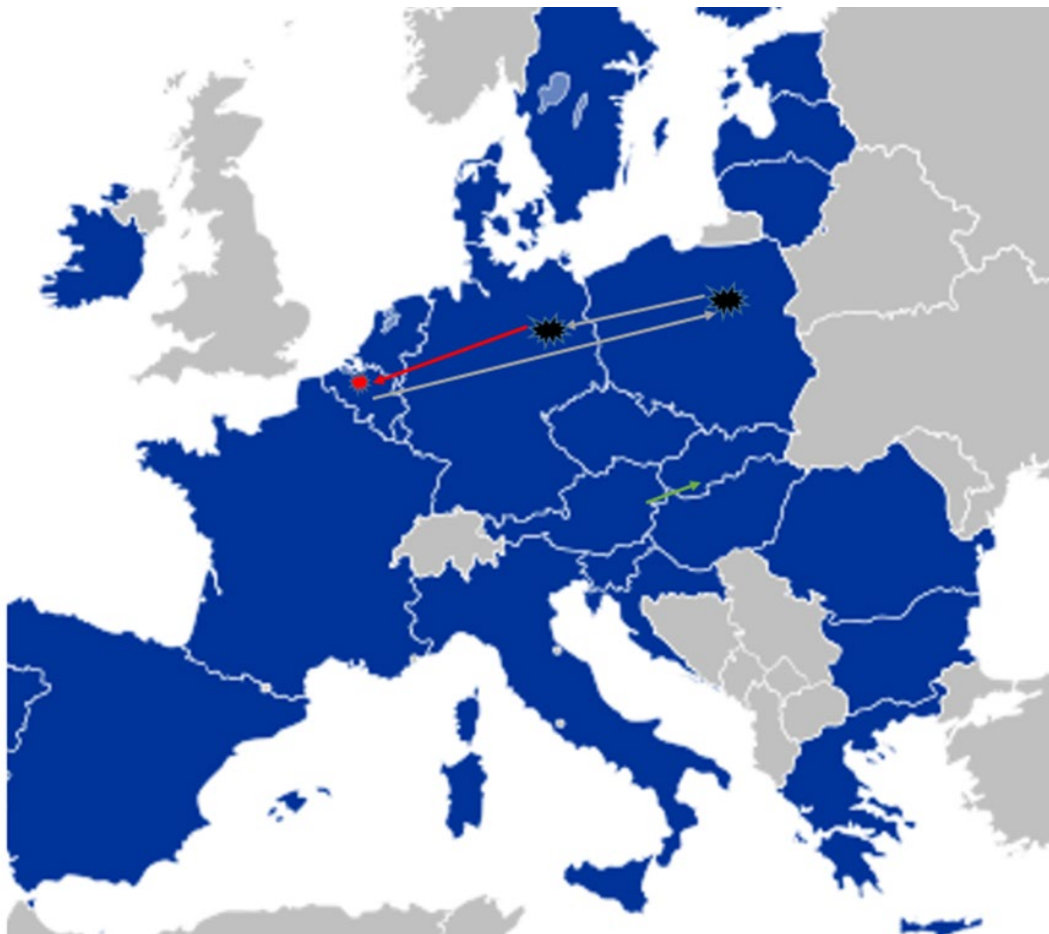
Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Litvi (LT), v Vilni (LT) natovori blago in ga raztovori v Parizu (FR). S praznim tovornjakom se odpelje iz Pariza (FR) v Antwerpen (BE). Nato natovori blago v Antwerpnu (BE) in ga raztovori v Vilni (LT).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva dvostranska prevoza in vmes še eno prazno vožnjo. Prvi dvostranski prevoz je potekal med LT in FR, drugi pa med BE ter LT. Prazno vožnjo med FR in BE bi bilo treba šteti za vožnjo v povezavi z drugim dvostranskim prevozom, ki se je začel v BE, zaradi česar se pravila o napotitvi ne uporabljajo. Zato se voznik med vsemi temi operacijami ne šteje za napotenega.

Scenarij 14: dve prazni vožnji + ena navzkrižna trgovinska operacija

Voznik, katerega podjetje ima sedež na Poljskem (PL), opravi prazno vožnjo od Varšave (PL) do Berlina (DE). V Berlinu (DE) natovori poln tovornjak blaga in ga raztovori v Bruslju (BE). Nato opravi prazno vožnjo iz Bruslja (BE) v Varšavo (PL).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dve ločeni prazni vožnji in vmes še eno navzkrižno trgovinsko operacijo. Prvi prazni vožnji med PL in DE je sledila navzkrižna trgovinska operacija med DE in BE, nato pa še prazna vožnja iz BE nazaj v PL. Prazna vožnja med PL in DE se opravi v povezavi z navzkrižno trgovinsko operacijo, ki se začne v DE. Zato se voznik šteje za napotnega v DE od trenutka, ko vstopi na ozemlje DE, do trenutka, ko ga zapusti. To obdobje zajema vožnjo s praznim tovornjakom do točke natovarjanja v DE, natovarjanje blaga v DE in prevoz blaga prek ozemlja DE. Nato se voznik šteje za napotnega v BE od trenutka, ko vstopi na ozemlje BE, do trenutka, ko zaključi navzkrižno trgovinsko operacijo v BE. Voznik se ne šteje za napotnega v BE med prazno vožnjo po koncu navzkrižne trgovinske operacije, ko se vrača v državo članico sedeža. Voznik se ne šteje za napotnega v NL med opravljanjem navzkrižne trgovinske operacije med DE in BE, ker ozemlje NL le prečka brez natovarjanja ali raztovarjanja.

Scenarij 15: dva dvostranska prevoza + kabotaža + dve prazni vožnji

Voznik, zaposlen v podjetju s sedežem v Nemčiji (DE), natovori poln tovornjak blaga v Berlinu (DE) in se odpelje v Pariz (FR), kjer raztovori vse blago. Nato odpelje prazen tovornjak v Lyon (FR), tam naloži blago in ga raztovori v Marseillu (FR). Nato odpelje prazen tovornjak iz Marseilla (FR) v Nantes (FR). Na poti nazaj v Nemčijo (DE) natovori poln tovornjak blaga v Nantesu (FR) in ga raztovori v Berlinu (DE).



Sklepna ugotovitev: voznik je opravil dva dvostranska prevoza (med DE in FR ter med FR in DE), eno kabotažo v FR in dve prazni vožnji v FR. Prvi dvostranski prevoz iz DE se je zaključil z raztovarjanjem blaga v Parizu (FR). Voznik je prvič napoten v FR po koncu dvostranskega prevoza, po katerem začne vožnjo (prazna vožnja) do točke natovarjanja, kjer naloži blago, ki ga v okviru kabotaže pripelje v FR. Napotitev v FR se zaključi po koncu kabotaže, saj se potem voznik s praznim tovornjakom odpelje po blago, ki ga natovori in v okviru dvostranskega prevoza dostavi iz FR v DE. Zato se za prvo prazno vožnjo med Parizom in Lyonom uporabljajo pravila o napotitvi, ker je ta vožnja povezana s kabotažo, opravljeno med Lyonom in Marseillom. Druga prazna vožnja med Marseillom in Nantesom je izvzeta iz pravil o napotitvi, ker je ta vožnja povezana s povratnim dvostranskim prevozom med Nantesom (FR) in Berlinom (DE), ki je izvzet iz pravil o napotitvi.