



Otázky a odpovede týkajúce sa vysielania vodičov podľa smernice (EÚ) 2020/1057 v súvislosti s prepravou tovaru¹

VYHLÁSENIE O ODMIETNUTÍ ZODPOVEDNOSTI: Táto príručka bola vypracovaná útvarmi Komisie a nezaväzuje Európsku komisiu. Právomoc záväzne vykladať právne predpisy Únie má len Súdny dvor Európskej únie.

VŠEOBECNÉ KRITÉRIÁ

na určenie toho, kedy je alebo nie je vodič vyslaný podľa smernice (EÚ) 2020/1057

Smernica (EÚ) 2020/1057² (ďalej len „smernica“) stanovuje špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES³ a smernici 2014/67/EÚ⁴, ktoré sú legislatívnymi aktmi týkajúcimi sa vysielania pracovníkov v rámci poskytovania služieb. Rozlišuje medzi druhmi dopravných operácií, na ktoré by sa mali vzťahovať pravidlá týkajúce sa vysielania, a druhmi dopravných operácií, na ktoré by sa pravidlá týkajúce sa vysielania vzťahovať nemali. Všeobecným kritériom pre takéto rozlíšenie je stupeň spojenia s územím hostiteľského členského štátu⁵.

Zo smernice (EÚ) 2020/1057 konkrétne vyplýva, že vodiči vykonávajúci dopravné operácie v iných členských štátoch, ako je členský štát, v ktorom je zamestnávateľ vodiča usadený, sú **vyslaní** pri vykonávaní týchto operácií:

1. operácie **dopravy prepravcami tretej krajiny**⁶ – ktorými sa chápu dopravné operácie vykonávané medzi dvoma členskými štátmi alebo medzi členským štátom a treťou

¹ Táto príručka sa týka len otázok a odpovedí o vysielaní vodičov v súvislosti s cestnou nákladnou dopravou. Na rovnakú tému bude vypracovaný odlišný súbor otázok a odpovedí týkajúcich sa pravidiel prepravy cestujúcich.

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 49).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ z 15. mája 2014 o presadzovaní smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 159, 28.5.2014, s. 11).

⁵ Odôvodnenie 9 smernice (EÚ) 2020/1057: „Vyrovnané pravidlá vysielania špecifické pre dané odvetvie by mali byť založené na existencii dostatočného prepojenia medzi vodičom a poskytovanou službou a územím hostiteľského členského štátu. S cieľom uľahčiť presadzovanie uvedených pravidiel by sa malo rozlišovať medzi rôznymi druhmi dopravných operácií v závislosti od stupňa spojenia s územím hostiteľského členského štátu.“

⁶ Uvedené v odôvodneniach 12 a 13 smernice ako „nebilaterálne medzinárodné dopravné operácie“.

krajinou, z ktorých žiadna nie je krajinou usadenia⁷ prevádzkovateľa vykonávajúceho tieto operácie;

2. **kabotážna** preprava – ktorou sa chápu vnútroštátne dopravné operácie v prenájme alebo za úhradu, ktoré dočasne vykonáva na území členského štátu prevádzkovateľ usídlený v inom členskom štáte⁸.

Vodič sa **nepovažuje** za **vyslaného**, ak vykonáva:

1. **medzinárodné bilaterálne** dopravné operácie⁹ – ktoré sa chápu ako dopravné operácie na základe zmluvy o preprave z členského štátu usadenia prevádzkovateľa (ďalej len „členský štát usadenia“) do iného členského štátu alebo tretej krajiny, alebo z iného členského štátu alebo tretej krajiny do členského štátu usadenia;
2. **obmedzené dodatočné činnosti nakládky a/alebo vykládky**¹⁰ (t. j. operácie dopravy prepravcami tretej krajiny, ako sú opísané v predchádzajúcom texte) vykonávané v súvislosti s bilaterálnymi operáciami v členských štátoch alebo tretích krajinách, cez ktoré vodič prechádza;
3. **tranzit**¹¹ cez územie členského štátu bez vykonávania akejkoľvek činnosti nakládky alebo vykládky;
4. **počiatočný alebo záverečný cestný úsek kombinovanej dopravnej operácie**¹², ako sa vymedzuje v smernici Rady 92/106/EHS¹³, ak daný cestný úsek sám osebe zahŕňa medzinárodnú bilaterálnu dopravnú operáciu.

ADMINISTRATÍVNE POVINNOSTI prevádzkovateľa pred vyslaním, počas neho a po ňom

V článku 1 ods. 11 a 12 smernice (EÚ) 2020/1057 sú stanovené administratívne požiadavky, ktoré prevádzkovatelia musia splniť na preukázanie dodržiavania pravidiel vysielania vodičov.

Pred vyslaním je prevádzkovateľ povinný:

- predložiť vyhlásenie o vyslaní orgánom členského štátu, do ktorého je vodič vyslaný,
- najneskôr pri začiatku vyslania,
- prostredníctvom viacjazyčného verejného rozhrania spojeného s informačným systémom o vnútornom trhu (ďalej len „IMI“).

Obsah vyhlásenia o vyslaní:

1. totožnosť prevádzkovateľa aspoň vo forme čísla licencie Spoločenstva, ak je toto číslo k dispozícii;
2. kontaktné údaje vedúceho dopravy alebo inej kontaktnej osoby v členskom štáte usadenia na nadviazanie kontaktu s príslušnými orgánmi hostiteľského členského štátu, v ktorom sa služby poskytujú, a na zasielanie a prijímanie dokumentov alebo oznámení;
3. totožnosť vodiča, adresa jeho miesta bydliska a číslo jeho vodičského preukazu;
4. dátum začatia pracovnej zmluvy vodiča a právo, ktoré sa na ňu uplatňuje;

⁷ Členský štát usadenia je vymedzený v článku 2 ods. 8 nariadenia (ES) č. 1071/2009.

⁸ Kabotážna preprava v súvislosti s prepravou tovaru je vymedzená v smernici s odkazom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁹ Odôvodnenie 10 a článok 1 ods. 3 a 4 smernice (EÚ) 2020/1057.

¹⁰ Článok 1 ods. 3 tretí pododsek smernice (EÚ) 2020/1057.

¹¹ Odôvodnenie 11 a článok 1 ods. 5 smernice (EÚ) 2020/1057.

¹² Odôvodnenie 12 a článok 1 ods. 6 smernice (EÚ) 2020/1057.

¹³ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

5. predpokladaný začiatok a koniec vyslania;
6. tabuľky s evidenčným číslom motorových vozidiel;
7. vykonávané dopravné služby (napr. preprava tovaru, preprava osôb, medzinárodná preprava alebo kabotážna preprava).

Počas vyslania je prevádzkovateľ povinný:

- zabezpečiť, aby vodiči mali k dispozícii tieto dokumenty:
 - vyhlásenie o vyslaní v papierovej alebo elektronickej podobe,
 - dôkaz o prepravných operáciách prebiehajúcich v hostiteľskom členskom štáte, napr. elektronický nákladný list (e-CMR),
 - záznamy tachografu (predovšetkým symboly členských štátov, v ktorých vodič vykonával dopravné operácie).

Po vyslaní je prevádzkovateľ povinný:

- najneskôr do ôsmich týždňov odo dňa žiadosti hostiteľského členského štátu zaslať cez verejné rozhranie prepojené s IMI požadované doklady, ako sú:
 - záznamy tachografu,
 - nákladné listy,
 - doklady, ktoré sa týkajú odmien vodiča a ktoré sa vzťahujú na obdobie vyslania,
 - pracovná zmluva,
 - časové výkazy týkajúce sa práce vodiča,
 - potvrdenie o platbách odmien vodiča.











Orgány členského štátu nesmú stanoviť žiadne dodatočné administratívne požiadavky na prevádzkovateľov ako tie, ktoré sú stanovené v smernici, s cieľom overiť dodržiavanie ustanovení smernice.

SCENÁRE DOPRAVNÝCH OPERÁCIÍ

V nasledujúcich oddieloch je vysvetlené a ilustrované, ako sa uplatňujú pravidlá o vysielaní v rôznych scenároch dopravných operácií:

- I. BILATERÁLNA OPERÁCIA
- II. DOPRAVA PREPRAVCAMI TRETEJ KRAJINY
- III. KABOTÁŽ
- IV. TRANZIT
- V. JAZDY PRÁZDNEHO VOZIDLA

Legenda:

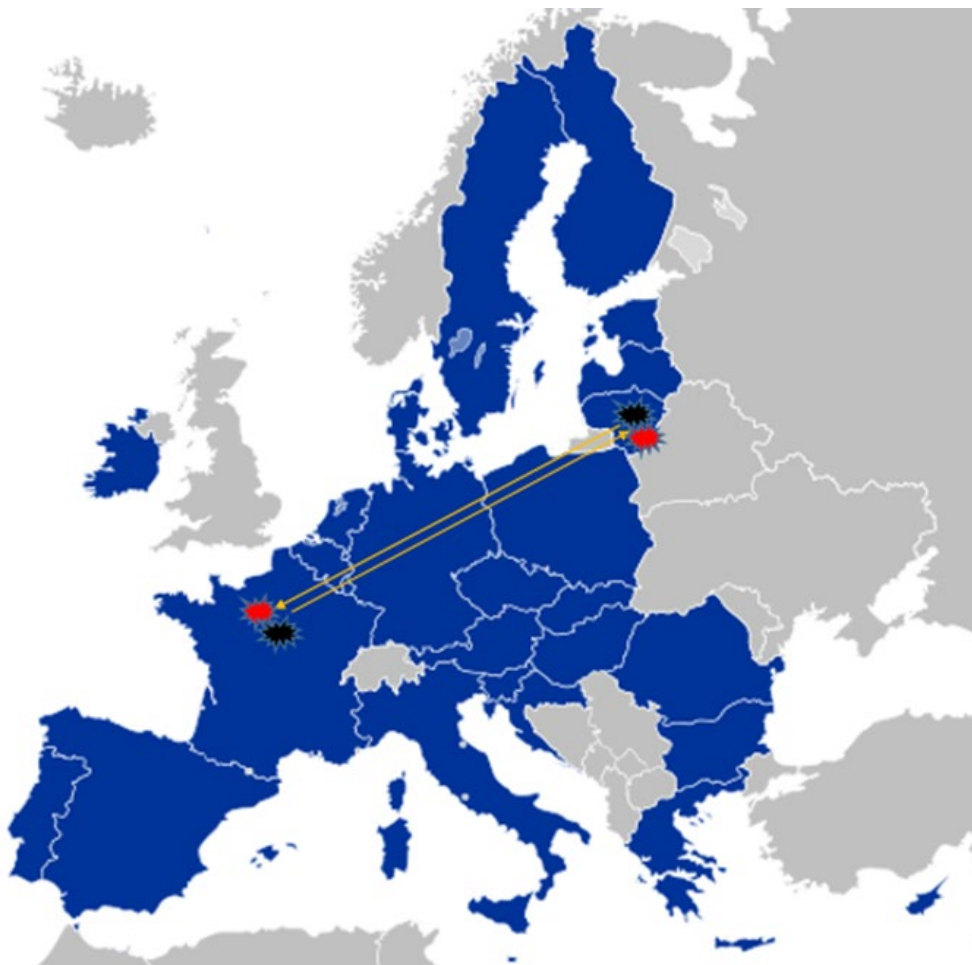
-  Začiatok prepravy a nakládka
-  Vykládka a koniec prepravy
-  Nakládka prvej dodatočnej operácie
-  Vykládka prvej dodatočnej operácie
-  Nakládka druhej dodatočnej operácie
-  Vykládka druhej dodatočnej operácie
-  Bilaterálna operácia
-  Dodatočná vyňatá dopravná operácia
-  Nevyňatá dopravná operácia
-  Transzit/Jazda prázdneho vozidla

I. BILATERÁLNA OPERÁCIA

1. Na ktoré medzinárodné bilaterálne dopravné operácie sa uplatňuje výnimka z pravidiel o vysielaní?

Scenár 1: Dve bilaterálne operácie

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) ide s kamiónom plne naloženým tovarom z Vilnius (LT) do Paríža (FR). Vodič vyloží všetok tovar v Paríži. Vodič počas spätočnej jazdy naloží tovar v Paríži, aby ho doručil do Vilnius (LT).



Záver: Vodič vykonal dve bilaterálne dopravné operácie: jednu z LT (členský štát usadenia) do FR (hostiteľská krajina) a druhú z FR späť do LT. Na vodiča sa preto počas žiadnej časti jazdy nevzťahovali pravidlá o vysielaní.

Scenár 2: Bilaterálne operácie s tromi miestami vykládky

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) plne naloží kamión tovarom vo Vilniuse (LT). Vodič potom ide do Berlína (DE) a vyloží 1/3 tovaru, odtiaľ do Antverp (BE), kde vyloží ďalšiu 1/3 tovaru. Potom pokračuje v ceste do Lyonu (FR) a vyloží zvyšnú 1/3 tovaru.

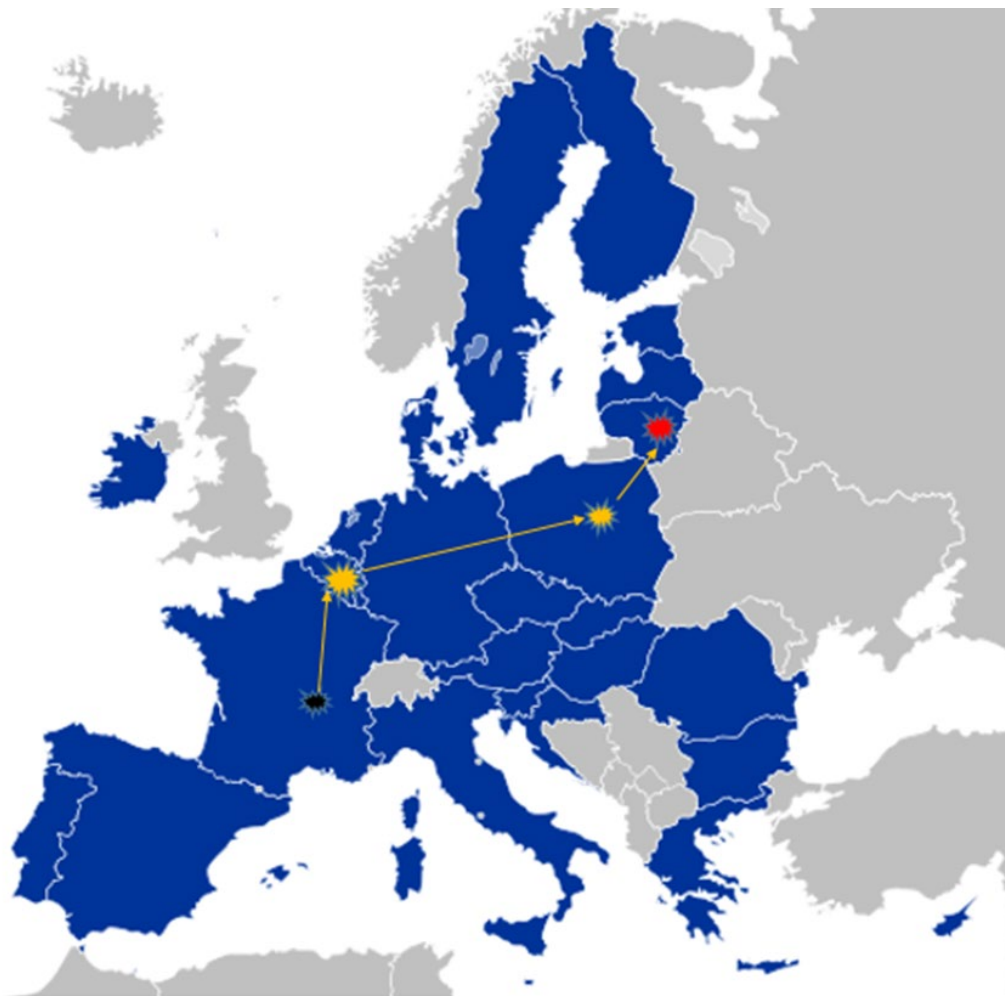


Záver: Vodič vykonal 3 bilaterálne operácie v rámci jednej jazdy. Jazda sa začala plným naložením kamióna tovarom v LT (členský štát usadenia), ktorý bol potom vyložený v 3 rôznych krajinách (čiastočná vykládka tovaru v DE, BE a FR). Vzhľadom na to, že počas jednej jazdy možno vykonať viacero vyňatých bilaterálnych dopravných operácií (t. j. každá na základe samostatného nákladného listu)¹⁴, na vodiča sa počas žiadnej časti jazdy nevzťahovali pravidlá o vysielaní.

¹⁴ Odôvodnenie 10 smernice (EÚ) 2020/1057: „Keď vodič vykonáva bilaterálne dopravné operácie, a to z členského štátu, kde je podnik usadený („členský štát usadenia“), na územie iného členského štátu alebo tretej krajiny alebo späť do členského štátu usadenia, povaha služieb je úzko prepojená s členským štátom usadenia. Počas jednej cesty môže vodič vykonať niekoľko bilaterálnych dopravných operácií.“

Scenár 3: Bilaterálne operácie s tromi miestami nakládky

Po vykonaní operácií opísaných v scenári 2 vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v LT na spiatočnej ceste do LT naloží kamión do 1/3 tovarom v Lyone (FR). Vodič potom pokračuje do Bruselu (BE) a do ďalšej 1/3 naloží kamión tovarom, odtiaľ pokračuje do Varšavy (PL), kde naloží kamión tovarom do zvyšnej 1/3. Odtiaľ pokračuje v jazde do Vilnius (LT) a vyloží všetok tovar.



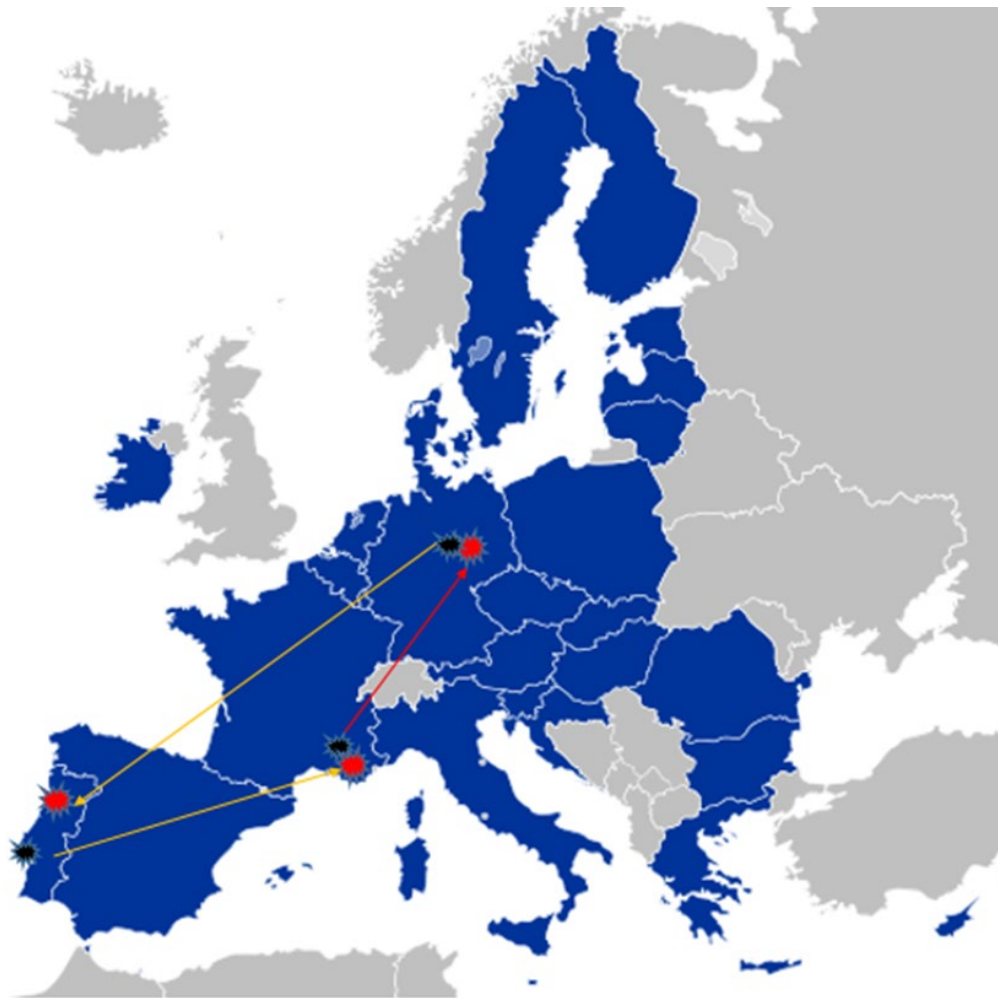
Záver: Vodič vykonal 3 bilaterálne operácie počas jednej spiatočnej jazdy do členského štátu usadenia. Vzhľadom na to, že počas jednej jazdy možno vykonať viacero vyňatých bilaterálnych dopravných operácií (t. j. každá na základe samostatného nákladného listu), na vodiča sa počas žiadnej časti jazdy nevzťahovali pravidlá o vysielaní.

II. DOPRAVA PREPRAVCAMI TRETEJ KRAJINY

2. Vzťahujú sa na vodičov vykonávajúcich operácie dopravy prepravcami tretej krajiny pravidlá o vysielaní vodičov?

Scenár 4: Doprava prepravcami tretej krajiny medzi dvoma bilaterálnymi operáciami

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Portugalsku (PT) ide s kamiónom plne naloženým tovarom z Lisabonu (PT) do Marseille (FR). Vodič vyloží tovar v Marseille. Vodič potom v Marseille (FR) plne naloží kamión tovarom a vyloží ho v Berlíne (DE). V Berlíne plne naloží kamión tovarom a vyloží ho v Porte (PT).



Záver: Vodič vykonal dve odlišné bilaterálne operácie a jednu operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny. Prvá bilaterálna operácia začala v PT (členský štát usadenia) naložením tovaru a skončila vo FR vyložením tohto tovaru. Druhá bilaterálna operácia bola vykonaná od naloženia tovaru v DE do vyloženia tovaru v PT (členský štát usadenia). Počas dvoch bilaterálnych operácií sa na vodiča nevzťahovali pravidlá o vysielaní. Operácia naloženia tovaru vo FR a jeho vyloženia v DE predstavovala operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny, ktorá nesúvisela so žiadnou z uvedených dvoch bilaterálnych operácií. Vyslanie vodiča do FR preto začína po skončení bilaterálnej operácie, keď vodič začne jazdu na miesto nakládky, aby naložil tovar, ktorý sa má prepraviť v rámci operácie dopravy prepravcami tretej krajiny. Vyslanie do FR končí, keď vodič opustí územie Francúzska. Vodič sa potom považuje za vodiča vyslaného do DE od vstupu na územie DE až do vyloženia tovaru v tomto členskom štáte.

Scenár 5: Doprava prepravcami tretej krajiny medzi bilaterálnou operáciou a jazdou prázdneho vozidla

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Portugalsku (PT) plne naloží kamión tovarom v Lisabone (PT) a pokračuje do Berlína (DE), kde sa tento tovar vyloží. V Berlíne (DE) plne naloží kamión iným tovarom a vyloží ho v Madride (ES). Vodič potom pokračuje s prázdny kamiónom z Madridu (ES) späť do svojho členského štátu usadenia (PT).



Záver: Vodič vykonal jednu bilaterálnu dopravnú operáciu z PT do DE, jednu operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny z DE do ES a jednu spiatočnú jazdu prázdneho vozidla z ES späť do PT. Vyslanie vodiča do DE začína po skončení bilaterálnej operácie, keď vodič začne jazdu na miesto nakládky, aby naložil tovar, ktorý sa má prepraviť v rámci operácie dopravy prepravcami tretej krajiny z DE do ES. Vyslanie do DE končí, keď vodič opustí územie DE. Potom sa vodič považuje za vyslaného do ES od momentu vstupu na územie ES až do momentu, keď bol tovar privezený z DE v rámci operácie dopravy prepravcami tretej krajiny vyložený a vodič ukončil operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny. Spiatočná jazda prázdneho vozidla cez územie ES sa nepovažuje za vyslanie. Vodič sa nepovažuje za vyslaného do FR, cez ktoré prepravuje tovar počas bilaterálnej jazdy z PT do DE a počas operácie dopravy prepravcami tretej krajiny z DE do ES.

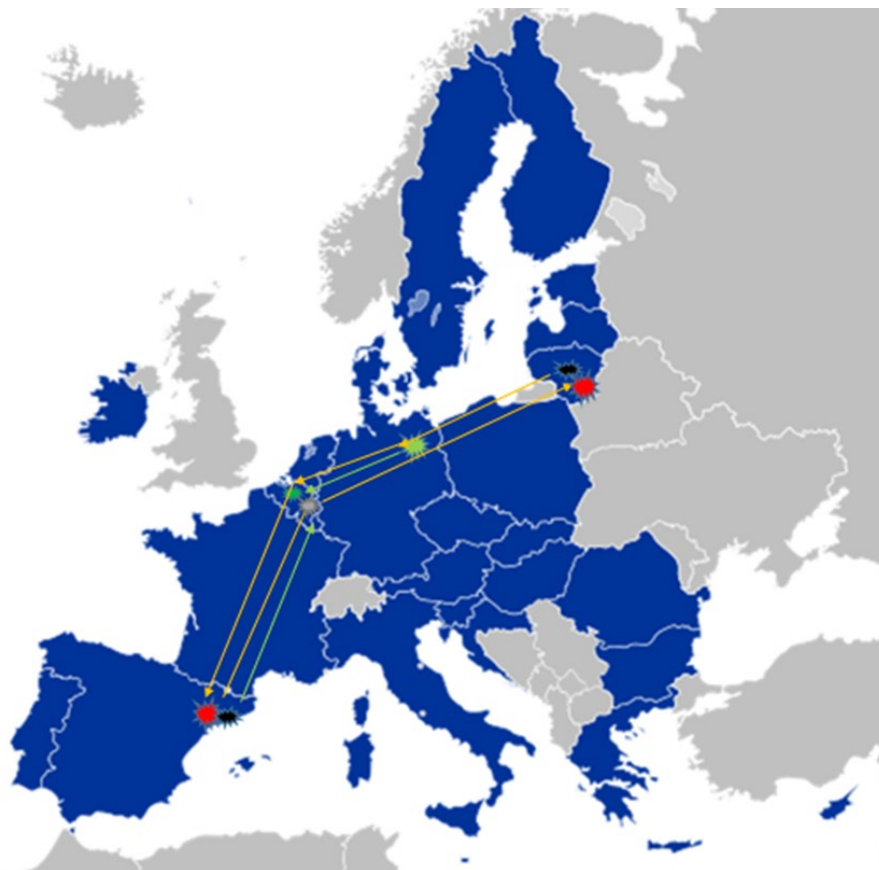
3. Ktoré obmedzené dodatočné činnosti nakládky a/alebo vykládky sú vyňaté z pravidiel o vysielaní?

Na vodiča sa nevzťahujú pravidlá o vysielaní, ak v rámci prebiehajúcej bilaterálnej dopravnej operácie uskutočňuje aj **jednu činnosť** „**dopravy prepravcami tretej krajiny**“, a to nakládku a/alebo vykládku v členskom štáte alebo tretej krajine, cez ktorú vodič prechádza, za predpokladu, že vodič nenaloží tovar a nevyloží ho v rovnakom členskom štáte.

Môže sa to stať napríklad vtedy, ak vodič vykonáva bilaterálnu operáciu bez plne naloženého kamióna a v záujme maximálneho využitia nákladovej kapacity vozidla naloží po ceste dodatočný tovar. Vodič môže uskutočniť jednu vyňatú operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny (ktorou je dodatočná činnosť nakládky a/alebo vykládky) počas bilaterálnej operácie z členského štátu usadenia do hostiteľského členského štátu. Ak sa z a do členského štátu usadenia uskutočňujú dve nadväzujúce bilaterálne operácie, počas každej z týchto dvoch bilaterálnych operácií sa môže vykonať vyňatá dodatočná operácia dopravy prepravcami tretej krajiny. Ide o tzv. **pravidlo 1 + 1**.

Scenár 6: Dve bilaterálne operácie s dvoma operáciami dopravy prepravcami tretej krajiny (1 + 1)

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) do ½ naloží kamión tovarom vo Vilniuse (LT), aby ho doručil do Barcelony (ES). Vodič zastaví v Berlíne (DE) a do zvyšnej ½ naloží kamión odlišným tovarom. Vodič potom pokračuje do Bruselu (BE) a vyloží tovar naložený v Berlíne (DE). Potom pokračuje v jazde a v Barcelone (ES) vyloží tovar naložený vo Vilniuse (LT). V rámci spiatočnej bilaterálnej operácie vodič plne naloží kamión tovarom v Barcelone (ES). Vodič zastaví v Bruseli, aby vyložil ½ tovaru. Vodič potom pokračuje do Vilniusu (LT), aby vyložil zvyšnú ½ tovaru.



Záver: Vodič vykonal dve bilaterálne dopravné operácie s jednou dodatočnou činnosťou nakládky a/alebo vykládky (doprava prepravcami tretej krajiny) počas každej bilaterálnej operácie. Prvá bilaterálna operácia bola vykonaná z LT do ES s jednou vyňatou dodatočnou činnosťou (t. j. naloženie tovaru v DE a jeho vyloženie v BE). Druhá (spiatočná) bilaterálna operácia bola vykonaná z ES do LT takisto s jednou vyňatou dodatočnou činnosťou (t. j. naloženie tovaru v ES a vyloženie časti tovaru v BE). Na vodiča sa počas žiadnej časti jazdy nevzťahovali pravidlá o vysielaní.

Je potrebné poznamenať, že jedna samostatná vyňatá dodatočná činnosť môže zahŕňať:

- činnosť nakládky,
- činnosť vykládky alebo
- činnosť nakládky a vykládky,

ako sa uvádza v článku 1 ods. 3 smernice (EÚ) 2020/1057.

4. Môže vodič uskutočniť dve vyňaté dodatočné činnosti počas spätočnej bilaterálnej dopravnej operácie do členského štátu usadenia, ak počas bilaterálnej operácie z členského štátu usadenia nebola vykonaná žiadna dodatočná činnosť?

Áno. Ak vodič nevyužil možnosť uskutočniť jednu vyňatú dodatočnú činnosť nakládky a/alebo vykládky (doprava prepravcami tretej krajiny) počas bilaterálnej dopravnej operácie z členského štátu usadenia a po tejto operácii nasledovala spätočná bilaterálna operácia do členského štátu usadenia, počas tejto spätočnej bilaterálnej operácie sa môžu uskutočniť dve vyňaté dodatočné činnosti nakládky a/alebo vykládky (doprava prepravcami tretej krajiny). Ide o tzv. **pravidlo 0 + 2**.

Scenár 7: Jedna bilaterálna operácia s dvoma operáciami dopravy prepravcami tretej krajiny (0 + 2)

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) plne naloží kamión tovarom vo Vilniuse (LT) a doručí ho do Madridu (ES).

Vodič potom plne naloží kamión tovarom v Madride (ES). Vodič zastaví v Bruseli (BE), aby vyložil $\frac{1}{4}$ tohto tovaru. Potom pokračuje do Berlína (DE) a vyloží $\frac{1}{4}$ tovaru. Vodič potom pokračuje do Vilniusu (LT), aby vyložil zvyšnú $\frac{1}{2}$ tovaru.



Záver: Vodič vykonal dve bilaterálne dopravné operácie s dvoma dodatočnými činnosťami vykládky (doprava prepravcami tretej krajiny) počas spätočnej bilaterálnej operácie. Prvá bilaterálna operácia bola vykonaná z LT do ES bez dodatočných činností medzi tým. Druhá (spätočná) bilaterálna operácia bola vykonaná z ES do LT s dvoma vyňatými dodatočnými činnosťami (t. j. operáciami dopravy prepravcami tretej krajiny medzi ES a BE a medzi ES a DE, ktoré zahŕňali dve dodatočné činnosti vykládky). Na vodiča sa počas žiadnej časti jazdy nevzťahovali pravidlá o vysielaní.

Scenár 8: Jedna bilaterálna operácia s dvoma operáciami dopravy prepravcami tretej krajiny (0 + 2)

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) plne naloží kamión tovarom vo Vilniuse (LT) a doručí ho do Barcelony (ES). Vodič do ½ naloží kamión tovarom v Barcelone (ES) a potom zastaví v Lyone (FR) a do ½ naloží kamión iným typom tovaru. Vodič pokračuje do Bruselu (BE) a vyloží tovar naložený v Lyone (FR). Potom pokračuje do Berlína (DE), aby do ½ naložil kamión iným tovarom, ktorý potom vyloží vo Varšave (PL). Nakoniec vodič pokračuje do Vilniusu (LT), kde vyloží tovar naložený v Barcelone (ES).



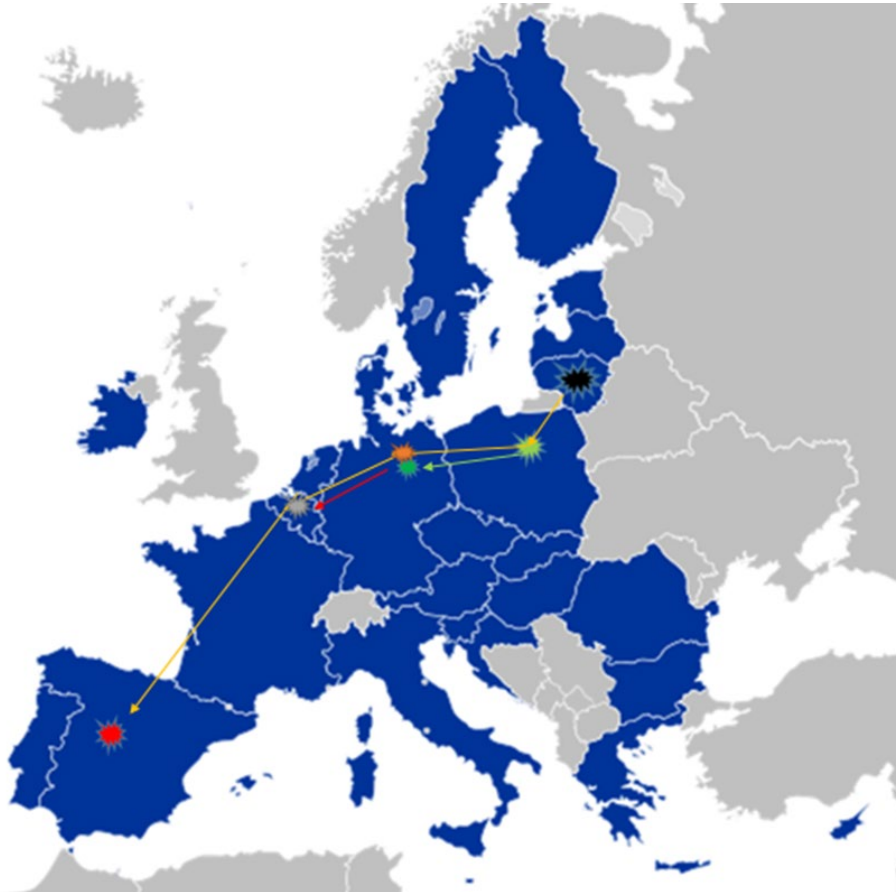
Záver: Vodič vykonal dve bilaterálne dopravné operácie s dvoma dodatočnými činnosťami, pričom každá zahŕňala činnosti nakládky a vykládky (doprava prepravcami tretej krajiny) počas spiatočnej bilaterálnej operácie. Prvá bilaterálna operácia bola vykonaná z LT do ES bez dodatočnej činnosti. Druhá (spiatočná) bilaterálna operácia bola vykonaná z ES do LT s dvoma vyňatými dodatočnými činnosťami (t. j. operáciami dopravy prepravcami tretej krajiny medzi FR a BE a medzi DE a PL, pričom obe zahŕňali dodatočné činnosti nakládky a vykládky). Na vodiča sa počas žiadnej časti jazdy nevzťahovali pravidlá o vysielaní.

5. V prípade viac ako jednej dodatočnej činnosti vykonávanej v rámci bilaterálnej dopravnej operácie, ktorá z týchto činností je vyňatá a ktorá podlieha pravidlám o vysielaní?

Ak sa v rámci prebiehajúcej bilaterálnej operácie vykonáva viacero operácií dopravy prepravcami tretej krajiny, **prvá činnosť** (v prípade pravidla 1 + 1) alebo **prvé dve činnosti** (v prípade pravidla 0 + 2) sú vyňaté z pravidiel o vysielaní. Znamená to, že ak prevádzkovateľ vykonáva tretiu dodatočnú činnosť (v scenári 1 + 1 alebo v scenári 0 + 2) alebo viac dodatočných činností, tieto činnosti už nie sú vyňaté, a preto sa na ne vzťahujú pravidlá o vysielaní.

Scenár 9: Bilaterálna operácia s jednou vyňatou operáciou dopravy prepravcami tretej krajiny a jednou nevyňatou operáciou dopravy prepravcami tretej krajiny

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) do ½ naloží kamión tovarom v Vilniuse (LT), aby ho doručil do Madridu (ES). Počas cesty do Madridu vodič zastaví vo Varšave (PL), aby do ½ naložil kamión iným tovarom, ktorý má doručiť do Berlína (DE). Po vyložení tovaru z Varšavy do Berlína vodič do ½ naloží kamión iným typom tovaru v Berlíne (DE) a tento tovar vyloží v Bruseli (BE). Potom vodič pokračuje do Madridu (ES) a vyloží tovar naložený vo Vilniuse (LT).



Záver: Vodič vykonal jednu bilaterálnu dopravnú operáciu (z LT do ES) a dve dodatočné činnosti nakládky a vykládky (operácie dopravy prepravcami tretej krajiny) počas tejto bilaterálnej operácie. Prvá dodatočná operácia nakládky tovaru v PL a jeho vykládky v DE je vyňatá z pravidiel o vysielaní, kým na druhú dodatočnú činnosť nakládky tovaru v DE a jeho vykládky v BE sa vzťahujú pravidlá o vysielaní. Je to z toho dôvodu, že vodič už využil túto možnosť pre jednu vyňatú dodatočnú činnosť nakládky a vykládky. Uplatňovanie pravidiel o vysielaní sa začína pri naložení tovaru v Berlíne (DE) a končí pri vyložení tohto tovaru v Bruseli (BE) – keďže vtedy vodič obnoví bilaterálnu operáciu vyňatú z pravidiel o vysielaní. Vodič sa teda považuje za vyslaného do DE od momentu naloženia tovaru v Berlíne a jeho vyslanie končí v momente, keď opustí územie DE. Vodič sa potom považuje za vodiča vyslaného do BE, a to od vstupu na územie BE až do vyloženia tovaru v Bruseli. Po vyložení tovaru v Bruseli vodič obnoví bilaterálnu operáciu, ktorá je vyňatá z pravidiel o vysielaní.

III. KABOTÁŽ

Scenár 10: Dve bilaterálne operácie + kabotáž

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Portugalsku (PT) plne naloží kamión tovarom v Lisabone (PT) a doručí tovar do Hamburgu (DE). Po vyložení tovaru v Hamburgu (DE) vodič plne naloží kamión iným tovarom a vyloží ho v Mníchove (DE). Vodič potom v Mníchove (DE) plne naloží kamión tovarom, ktorý sa má doručiť do Lisabonu (PT).



Záver: Vodič uskutočnil dve bilaterálne operácie (jednu z PT do DE a druhú z DE späť do PT) a jednu kabotážnu prepravu v DE. Vodič sa považuje za vyslaného do DE. Vyslanie začína po ukončení bilaterálnej operácie (vyloženie tovaru v Hamburgu), keď vodič začne cestu do miesta nakládky, aby naložil tovar na kabotážnu prepravu v DE. Vyslanie pokračuje počas celého vykonávania kabotážnej prepravy a končí v momente vyloženia tovaru a dokončenia kabotážnej prepravy. Vodič sa nepovažuje za vyslaného do DE počas tej časti jazdy, ktorá nasleduje, keď ukončil kabotážnu prepravu a začal vykonávať činnosť v rámci spätočnej bilaterálnej operácie (t. j. cesta na miesto nakládky, naloženie tovaru na bilaterálnu operáciu a preprava tovaru cez územie DE).

IV. TRANZIT

6. Čo je „tranzit“? Je tranzit vyňatý z rozsahu uplatňovania pravidiel o vysielaní?

Pojem tranzit charakterizuje to, že vodič prechádza cez územie členského štátu bez naloženia alebo vyloženia nákladu. Zastávky, napríklad z hygienických dôvodov, na doplnenie paliva, na prestávku alebo oddych, preto nemajú vplyv na kvalifikáciu prítomnosti vodiča v členskom štáte ako tranzitu¹⁵. To znamená, že tranzit je vyňatý z rozsahu uplatňovania pravidiel o vysielaní.

Scenár 11: Tranzit + bilaterálna operácia + doprava prepravcami tretej krajiny + tranzit

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Portugalsku (PT) plne naloží kamión tovarom v Lisabone (PT), aby ho doručil do Madridu (ES). Vodič v Madride (ES) plne naloží kamión tovarom, ktorý sa má doručiť do Dortmundu (DE). Po doručení do Dortmundu sa vodič vráti s prázdnyim kamiónom do Lisabonu (PT).



Záver: Vodič vykonal jednu bilaterálnu operáciu z PT do ES, jednu operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny z ES do DE a jednu jazdu prázdneho vozidla z DE späť do PT. Vodič sa nepovažuje za vyslaného do ES za časť jazdy vykonanej v rámci bilaterálnej operácie. Vodič začína byť vyslaný do ES po skončení bilaterálnej operácie (vyložení tovaru v Madride) a v momente, keď začne cestu na miesto nakládky, aby naložil tovar pre operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny z ES do DE. Vyslanie do ES končí, keď vodič opustí územie ES. Vodič sa považuje za vyslaného do DE od momentu vstupu na územie DE až do ukončenia operácie dopravy prepravcami tretej krajiny v DE. Vodič sa nepovažuje za vyslaného do DE počas spätočnej jazdy prázdneho vozidla do PT po ukončení operácie dopravy prepravcami tretej krajiny. Vodič sa nepovažuje za vyslaného do FR ani do BE, pretože len prechádza cez územia týchto krajín pri vykonávaní operácie dopravy prepravcami tretej krajiny.

¹⁵ Odôvodnenie 11 smernice (EÚ) 2020/1057.

V. JAZDY PRÁZDNEHO VOZIDLA

7. Je jazda prázdneho vozidla to isté ako „tranzit“?

Nie. Tranzit je vždy vyňatý z uplatňovania pravidiel o vysielaní, kým jazda prázdneho vozidla¹⁶ je vyňatá vtedy, ak sa uskutočňuje v súvislosti s bilaterálnou operáciou, a nie je vyňatá, ak sa uskutočňuje v súvislosti s kabotážou alebo nebilaterálnou medzinárodnou operáciou, na ktorú sa vzťahujú pravidlá o vysielaní (doprava prepravcami tretej krajiny).

Vyslanie sa v zásade končí vyložením tovaru uskutočneným v rámci operácie, na ktorú sa vzťahujú pravidlá o vysielaní (napr. kabotáž alebo doprava prepravcami tretej krajiny). Klasifikácia následnej jazdy prázdneho vozidla ako vyslania alebo ako vyňatej z vyslania závisí od toho, či sa na novú operáciu, ktorá aktivuje danú jazdu prázdneho vozidla, vzťahujú pravidlá o vysielaní, alebo nie. V tejto súvislosti je dôležité poznamenať, že vodič sa nepovažuje za vyslaného, ak po vyložení tovaru v rámci operácie, na ktorú sa vzťahujú pravidlá o vysielaní, uskutoční spätočnú jazdu prázdneho vozidla do svojho členského štátu usadenia.

¹⁶ V článku 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1072/2009 sa uvádza: „medzinárodná preprava“ je:

- a) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sú v dvoch rôznych členských štátoch a nezáleží na tom, či sa uskutočnil, alebo neuskutočnil tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
- b) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z členského štátu do tretej krajiny alebo naopak, pričom nezáleží na tom, či sa uskutočnil, alebo neuskutočnil tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
- c) jazda uskutočnená naloženým vozidlom medzi tretími krajinami s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo
- d) jazda prázdneho vozidla spojená s prepravou uvedenou v písmenách a), b) a c).

Scenár 12: Bilaterálna operácia + jazda prázdneho vozidla

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) plne naloží kamión tovarom vo Vilniuse (LT) a vyloží tovar v Paríži (FR). Spiatočná cesta je jazda prázdneho vozidla z Francúzska (FR) do Litvy (LT).



Záver: Vodič uskutočnil jednu bilaterálnu dopravnú operáciu z LT do FR, po ktorej nasledovala jazda prázdneho vozidla z FR späť do LT. Vodič sa počas žiadnej časti jazdy nepovažuje za vyslaného: ani počas bilaterálnej operácie do FR, ani počas jazdy prázdneho vozidla uskutočnenej po ukončení bilaterálnej operácie z členského štátu usadenia s cieľom vrátiť sa do tohto členského štátu.

Scenár 13: Dve bilaterálne operácie + jedna jazda prázdneho vozidla

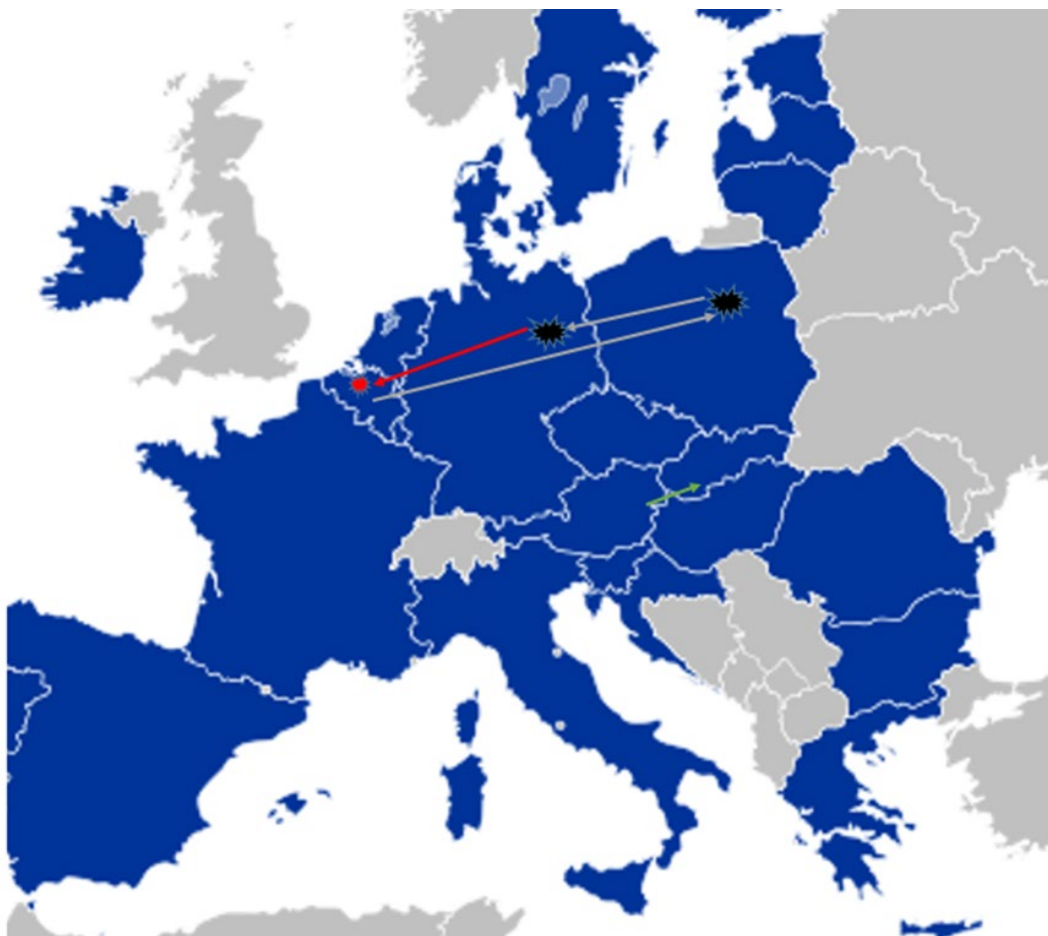
Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Litve (LT) naloží tovar vo Vilniuse (LT) a vyloží ho v Paríži (FR). Vodič pokračuje s prázdnyim kamiónom z Paríža (FR) do Antverp (BE). Vodič potom naloží tovar v Antverpách (BE) a vyloží ho vo Vilniuse (LT).



Záver: Vodič vykonal dve bilaterálne dopravné operácie a medzi nimi jednu jazdu prázdneho vozidla. Prvá bilaterálna operácia nastala z LT do FR, kým druhá bilaterálna operácia sa uskutočnila z BE do LT. Jazda prázdneho vozidla medzi FR a BE by sa mala považovať za uskutočnenú v spojení s druhou bilaterálnou dopravnou operáciou so začiatkom v BE, čo znamená, že pravidlá o vysielaní sa neuplatňujú. Vodič sa teda počas žiadnej z týchto operácií nemá považovať za vyslaného.

Scenár 14: Dve jazdy prázdneho vozidla + jedna operácia dopravy prepravcami tretej krajiny

Vodič, ktorého spoločnosť má sídlo v Poľsku (PL), uskutočňuje jazdu prázdneho vozidla z Varšavy (PL) do Berlína (DE). Vodič v Berlíne (DE) plne naloží kamión tovarom a vyloží ho v Bruseli (BE). Vodič potom pokračuje s prázdnyim kamiónom z Bruselu (BE) do Varšavy (PL).



Záver: Vodič vykonal dve odlišné jazdy prázdneho vozidla a medzi nimi jednu operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny. Po prvej jazde prázdneho vozidla medzi PL a DE nasledovala operácia dopravy prepravcami tretej krajiny medzi DE a BE, po ktorej nasledovala jazda prázdneho vozidla z BE späť do PL. Jazda prázdneho vozidla z PL do DE sa uskutočnila v spojení s operáciou dopravy prepravcami tretej krajiny so začiatkom v DE. Vodič sa preto považuje za vyslaného do DE od momentu vstupu na územie DE až do opustenia územia DE. Toto obdobie zahŕňa jazdu bez nákladu do miesta nakládky v DE, naloženie tovaru v DE a jeho prepravu cez územie DE. Vodič sa považuje za vyslaného do BE od momentu vstupu na územie BE až do ukončenia operácie dopravy prepravcami tretej krajiny v BE. Vodič sa nepovažuje za vyslaného do BE počas jazdy prázdneho vozidla po ukončení operácie dopravy prepravcami tretej krajiny, keď sa vracia do členského štátu usadenia. Vodič sa nepovažuje za vyslaného do NL, keď vykonáva operáciu dopravy prepravcami tretej krajiny medzi DE a BE, pretože len prechádza cez územie NL bez nakládky alebo vykládky.

Scenár 15: Dve bilaterálne operácie + kabotáž + dve jazdy prázdneho vozidla

Vodič zamestnaný spoločnosťou usadenou v Nemecku (DE) plne naloží kamión tovarom v Berlíne (DE), pokračuje do Paríža (FR) a vyloží všetok tovar. Vodič potom pokračuje s prázdnyim kamiónom do Lyonu (FR), aby naložil tovar a vyložil ho v Marseille (FR). Vodič potom pokračuje s prázdnyim kamiónom z Marseille (FR) do Nantes (FR). Na spiatocnej ceste do Nemecka (DE) vodič plne naloží kamión tovarom v Nantes (FR) a vyloží ho v Berlíne (DE).



Záver: Vodič vykonal dve bilaterálne dopravné operácie (z DE do FR a z FR do DE), jednu kabotážnu prepravu vo FR a dve jazdy prázdneho vozidla vo FR. Prvá bilaterálna operácia z DE skončila vyložením tovaru v Paríži (FR). Vodič začína byť vyslaný do FR po ukončení tejto bilaterálnej operácie, keď začne cestu (jazda prázdneho vozidla) do miesta nakládky, kde naloží tovar, ktorý sa má prepraviť v rámci kabotážnej prepravy vo FR. Vyslanie do FR končí pri ukončení kabotážnej prepravy, pretože vodič potom uskutočňuje jazdu prázdneho vozidla, aby naložil tovar, ktorý sa má doručiť v rámci bilaterálnej operácie z FR do DE. Na prvú jazdu prázdneho vozidla medzi Parížom a Lyonom sa preto vzťahujú pravidlá o vysielaní, pretože táto jazda je spojená s kabotážnou prepravou uskutočňovanou medzi Lyonom a Marseille. Druhá jazda prázdneho vozidla medzi Marseille a Nantes je vyňatá z uplatňovania pravidiel o vysielaní, pretože je spojená so spiatocnou bilaterálnou operáciou z Nantes (FR) do Berlína (DE), ktorá je vyňatá z uplatňovania pravidiel o vysielaní.