



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MICHALA BOBKA
přednesené dne 6. května 2021¹

Věc C-428/19

**OL,
PM,
RO
proti**

Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt.

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Gyulai Törvényszék (soud v Gyule, Maďarsko) (dříve Gyulai Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (správní a pracovněprávní soud v Gyule, Maďarsko))]

„Řízení o předběžné otázce – Směrnice 96/71/ES – Volný pohyb služeb – Vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb – Řidiči v mezinárodní přepravě – Dodržování minimální mzdy v zemi vyslání – Denní příplatky – Nařízení (ES) č. 561/2006 – Příplatek za úsporu pohonných hmot“

I. Úvod

1. Žalobci v původním řízení jsou řidiči vozidel mezinárodní přepravy. Žalobci jsou pravidelně vysíláni z Maďarska do Francie. Žalobci, kteří tvrdí, že jejich skutečná mzda po dobu vyslání je mnohem nižší než příslušná minimální mzda ve Francii, čímž dochází k porušení pracovních podmínek zaručených v čl. 3 odst. 1 směrnice 96/71/ES² (dále jen „směrnice o vysílání pracovníků“), podali žalobu proti svému maďarskému zaměstnavateli k Gyulai Törvényszék (soud v Gyule, Maďarsko).

2. V této souvislosti se předkládající soud mimo jiné také zaprvé, zda se směrnice o vysílání pracovníků použije na žalobce, zadruhé, zda musí být diety vyplácené žalobcům považovány za součást jejich minimální mzdy, a zatřetí, zda je příplatek za úsporu pohonných hmot, který je žalobcům příležitostně vyplácen, způsobilý ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v rozporu s nařízením (ES) č. 561/2006³.

1 – Původní jazyk: angličtina.

2 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. 1997, L 18, s. 1; Zvl. vyd. 05/01, s. 431).

3 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1).

II. Právní rámec

1. Směrnice 96/71

3. Podle čl. 1 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků „[se tato směrnice] vztahuje na podniky usazené v některém členském státě, které vysílají v rámci nadnárodního poskytování služeb [...] pracovníky na území jiného členského státu.“

4. Článek 2 směrnice o vysílání pracovníků definuje „vyslaného pracovníka“ jako „pracovník[a], který po omezenou dobu vykonává práci na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje“.

5. Článek 3 směrnice o vysílání pracovníků se týká „pracovních podmínek“. Uvedené ustanovení ve své relevantní části stanoví následující:

„1. Členské státy zajistí, aby podniky uvedené v čl. 1 odst. 1 zaručovaly bez ohledu na právo rozhodné pro pracovní poměr pracovníkům vyslaným na jejich území pracovní podmínky týkající se dále uvedených záležitostí, které jsou v členském státě, ve kterém je práce vykonávána, stanoveny:

– právními či správními předpisy a/nebo

[...]

c) minimální mzda, včetně sazeb za přesčasy; tento bod se nevztahuje na doplňkové podnikové systémy zaopatření v důchodu,

[...]

Pro účely této směrnice vymezují pojem ‚minimální mzda‘ uvedený v odst. 1 druhé odrážce písm. c) vnitrostátní právní předpisy a/nebo zvyklosti členského státu, na jehož území je pracovník vyslán.

[...]

7. Odstavce 1 až 6 nebrání použití pracovních podmínek, které jsou pro pracovníky výhodnější.

Zvláštní příplatky za vyslání se považují za součást minimální mzdy, pokud se nevyplácejí jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v důsledku vyslání, například výdaje za cestovné, ubytování a stravu.“

2. Nařízení č. 561/2006

6. Kapitola III nařízení č. 561/2006 s nadpisem „Odpovědnost dopravce“ obsahuje pouze článek 10. Podle čl. 10 odst. 1 „[d]opravce nesmí odměňovat řidiče, jež zaměstnává nebo jejichž služeb využívá, a to ani prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování tohoto nařízení“.

III. Skutkové okolnosti, vnitrostátní řízení a předběžné otázky

7. V roce 2015 a 2016 žalobci v původním řízení uzavřeli pracovní smlouvy se společností Rapidsped (dále jen „žalovaná“), právníckou osobou se sídlem v Maďarsku, na místo řidiče v mezinárodní přepravě.

8. Uvedenými smlouvami se žalovaná kromě úhrady základní mzdy zavázala poskytovat svým zaměstnancům diety, které se zvyšují v závislosti na délce vyslání. Informační brožura žalované podle předkládajícího soudu uvádí, že diety mají pokrývat „výdaje vynaložené v zahraničí“. Podle pracovní smlouvy, avšak na základě svého uvážení žalovaná svým řidičům poskytuje rovněž příplatek za úsporu pohonných hmot v případě, že je spotřeba pohonných hmot nižší než „běžná“ spotřeba pohonných hmot.

9. Žalobci na základě svého zaměstnání museli jezdit minibusem do Francie a následně v rámci výkonu svého zaměstnání několikrát překročit hranice. Na počátku každé cesty do zahraničí žalovaná svým řidičům poskytuje prohlášení ověřené maďarským notářem spolu s *attestation de détachement* (osvědčení o vyslání do zahraničí) vydaným *ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion* (francouzské ministerstvo práce), v nichž je uvedeno, že mzda pracovníků je 10,40 eur za hodinu. Tato mzda je vyšší než francouzská minimální hodinová mzda v příslušném odvětví zaměstnání, která je stanovena ve výši 9,76 eura.

10. Žalobci v původním řízení podali žalobu proti žalované k Gyulai Törvényszék (soud v Gyule, Maďarsko), v níž tvrdili, že jejich mzda za práci vykonávanou ve Francii neodpovídá francouzské minimální mzdě. Žalobci na základě své pracovní smlouvy dostávali hrubou měsíční mzdu ve výši 544 eur, což odpovídá přibližně 3,24 eura za hodinu. To činí rozdíl 6,52 eura za hodinu mezi francouzskou minimální mzdou a hodinovou mzdou, kterou uvedení řidiči pobírali.

11. Žalovaná tvrdí, že rozdíl 6,52 eura za hodinu mezi francouzskou minimální mzdou a hodinovou mzdou, kterou pobírali žalobci, ve skutečnosti pokrývají diety a příplatek za úsporu pohonných hmot vyplácené žalobcům. Tyto dva příplatky jsou součástí mzdy žalobců, a proto žalobci dostávali platbu odpovídající francouzské minimální mzdě.

12. S ohledem na výše uvedené se Gyulai Törvényszék (soud v Gyule) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Má být ustanovení čl. 1 odst. 1 [směrnice o vysílání pracovníků], ve spojení s články 3 a 5 uvedené směrnice a s články 285 a 299 [maďarského] zákoníku práce, vykládáno tak, že se maďarští pracovníci mohou vůči svým maďarským zaměstnavatelům v řízení zahájeném před maďarskými soudy dovolávat porušení uvedené směrnice a francouzské právní úpravy v oblasti minimální mzdy?

2) Mají být diety určené k pokrytí nákladů vynaložených při pobytu pracovníka v zahraničí považovány za součást mzdy pracovníka?

3) Je v rozporu s článkem 10 [nařízení č. 561/2006] praktika spočívající v tom, že v případě úspory určené v poměru k ujeté vzdálenosti a spotřebě pohonných hmot zaměstnavatel na základě výpočetního vzorce vyplácí řidiči vozidla příplatek, který není součástí mzdy určené v pracovní smlouvě a ze kterého se neplatí daně, ani příspěvky do systému sociálního zabezpečení?

[Příplatek za úsporu pohonných hmot] vede řidiče k tomu, že řídí způsobem, který může ohrožovat bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (například tak, že z kopce jedou co nejdéle na volnoběh)?

4) Vztahuje se [směrnice o vysílání pracovníků] na mezinárodní přepravu zboží, především s ohledem na to, že Evropská komise zahájila řízení pro porušení proti Francii a Německu, protože na odvětví silniční dopravy uplatňují právní úpravu týkající se minimální mzdy?

5) V případě, že směrnice nebyla provedena do vnitrostátního práva, může sama o sobě zakládat povinnosti jednotlivců a tudíž sama o sobě představovat základ pro žalobu proti jednotlivci ve sporu zahájeném před vnitrostátním soudem?“

13. Písemná vyjádření předložili žalobci, žalovaná, francouzská, maďarská, nizozemská a polská vláda, jakož i Evropská komise. Žalobci, žalovaná a maďarská vláda rovněž Soudnímu dvoru předložili odpovědi na jeho písemný dotaz.

IV. Analýza

14. Toto stanovisko je strukturováno následovně: Nejprve se budu zabývat čtvrtou otázkou, která se týká použitelnosti směrnice o vysílání pracovníků (A). Poté se budu řídit pořadím otázek vznesených předkládajícím soudem jako první až pátá otázka (B až E).

A. Čtvrtá otázka

15. Podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda se směrnice o vysílání pracovníků použije na mezinárodní poskytování služeb v odvětví silniční přepravy. Použije se uvedená směrnice zejména na vysílání řidičů v rámci uvedeného odvětví?

16. Tato konkrétní otázka byla rozhodnuta v nedávném rozsudku Soudního dvora ve věci *Federatie Nederlandse Vakbeweging*⁴, což je případ z Nizozemska, který se týká použití směrnice o vysílání pracovníků na řidiče v mezinárodní silniční dopravě. Soudní dvůr konstatoval, že se směrnice o vysílání pracovníků *vztahuje* na nadnárodní poskytování přepravních služeb⁵. Podle Soudního dvora ze znění čl. 1 odst. 1 a 3 směrnice o vysílání pracovníků ve spojení s bodem 4 odůvodnění uvedené směrnice vyplývá, že se tato směrnice vztahuje na podniky usazené v některém členském státě, které v rámci nadnárodního poskytování služeb vysílají pracovníky na území jiného členského státu.

17. Pokud jde o oblast působnosti, čl. 1 odst. 2 směrnice o vysílání pracovníků vylučuje pouze služby, na kterých se podílejí posádky obchodního loďstva. Pro jiná odvětví není stanovena žádná výjimka. Směrnice se tedy zpravidla vztahuje na jakékoliv nadnárodní poskytování služeb, při němž dochází k vysílání pracovníků, a to bez ohledu na hospodářské odvětví, do kterého takové poskytování služeb spadá. To se vztahuje i na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy⁶.

18. S ohledem na uvedenou odpověď vlastně není nutné se podrobně zabývat tvrzeními účastníků řízení, kterými zpochybňují použitelnost směrnice o vysílání pracovníků v projednávané věci. Pro úplnost však může být užitečné posoudit tři konkrétní argumenty, které byly Soudnímu dvoru v projednávané věci předloženy.

19. Zprvce maďarská a polská vláda zpochybňují volbu čl. 57 odst. 2 a článku 66 SES (nyní čl. 53 odst. 1 a článek 62 SFEU) jakožto správného právního základu směrnice o vysílání pracovníků. Uvedená ustanovení, která se týkají volného pohybu služeb, nelze vykládat tak, že se týkají nadnárodního poskytování služeb v odvětví silniční dopravy.

4 – Rozsudek ze dne 1. prosince 2020, *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976).

5 – Tamtéž, bod 41.

6 – Tamtéž, body 31 až 33.

20. Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci *Federatie Nederlandse Vakbeweging* rozptýlil veškeré pochybnosti týkající se volby právního základu směrnice o vysílání pracovníků. Soudní dvůr konstatoval, že hlavním cílem této směrnice není *specifická* úprava přepravních služeb (v tom případě by byl nezbytný odkaz na článek 58 SFEU⁷).⁸ Cílem směrnice je naopak reagovat na *obecné* sociální a hospodářské důsledky plynoucí z vysílání pracovníků v rámci poskytování (všech a jakýchkoli druhů) služeb⁹. Proto nebylo za účelem vyjádření, že jsou činnosti v odvětví silniční přepravy součástí oblasti působnosti uvedené směrnice, třeba odkazovat na další právní základ pro přepravu¹⁰.

21. Na rozdíl od názoru maďarské a polské vlády skutečnost, že poslední směrnice, která mění požadavky na prosazování a stanoví pravidla o vysílání řidičů [směrnice (EU) 2020/1057]¹¹, odkazuje na čl. 91 odst. 1 SFEU, tedy ustanovení o dopravě, jakožto svůj právní základ, tento závěr nemění. Účelem směrnice (EU) 2020/1057 je harmonizovat *zvláštní* pravidla pro vysílání řidičů *v odvětví silniční dopravy*. Oblast působnosti uvedené směrnice je tedy mnohem konkrétnější než oblast působnosti směrnice o vysílání pracovníků. Vzhledem k tomu, že účelem směrnice o vysílání pracovníků není stanovit „společná pravidla“, podmínky provozování dopravy „dopravci, kteří nejsou rezidenty“, „opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy“ nebo jiné „potřebné předpisy“ *v oblasti dopravy*, nebylo třeba odkazovat na čl. 91 odst. 1 písm. a), b), c) nebo d) SFEU¹².

22. Zadruhé žalovaná a maďarská i polská vláda tvrdí, že existuje nedostatečná míra spojitosti mezi žalobci a územím Francie. Podle těchto vlád nespadají žalobci pod definici „vyslaného pracovníka“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků.

23. S tím nesouhlasím.

24. Je zřejmé, že podle čl. 2 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků se „vyslaným pracovníkem“ rozumí jakýkoli pracovník, který po omezenou dobu vykonává práci na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje. Avšak vzhledem k tomu, že pracovníka lze s ohledem na uvedenou směrnici považovat za pracovníka vyslaného na území členského státu pouze tehdy, pokud má výkon jeho práce s tímto územím dostatečnou spojitost, předpokládá směrnice o vysílání pracovníků provedení celkového posouzení všech okolností, kterými se vyznačuje činnost dotčeného pracovníka¹³.

25. V konkrétním případě řidičů v mezinárodní silniční dopravě je obzvlášť relevantní míra intenzity spojitosti činností vykonávaných takovým pracovníkem v rámci poskytování dopravních služeb s územím jednotlivých dotčených členských států. Totéž platí i v souvislosti s podílem těchto činností na předmětném poskytování služeb jako celku¹⁴.

7 – Podle článku 58 SFEU je volný pohyb služeb v oblasti dopravy upraven ustanoveními hlavy SFEU o dopravě, a to články 90 až 100 SFEU.

8 – Rozsudek ze dne 1. prosince 2020, *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976, bod 37). Viz rovněž mé stanovisko ve věci *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:319, bod 52) a v tomto smyslu rozsudky ze dne 8. prosince 2020, *Maďarsko v. Parlament a Rada* (C-620/18, EU:C:2020:1001, body 159 a 160), a ze dne 8. prosince 2020, *Polsko v. Parlament a Rada* (C-626/18, EU:C:2020:1000, body 144 a 145).

9 – Viz mé stanovisko ve věci *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:319, bod 51).

10 – Rozsudek ze dne 1. prosince 2020, *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976, bod 40).

11 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. 2020, L 249, s. 49).

12 – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 1. prosince 2020, *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:976, bod 39).

13 – Tamtéž, bod 45 a citovaná judikatura.

14 – Tamtéž, body 47 a 48. Viz rovněž mé stanovisko ve věci *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:319, body 97 a 102 až 104 a citovaná judikatura).

26. Ačkoliv toto posouzení přísluší předkládajícímu soudu, všichni účastníci řízení v projednávané věci připustili, že žalobci jsou dopraveni autobusem z Maďarska do určitého místa ve Francii. Z této „základny“ podle všeho poskytují služby silniční dopravy ve Francii. Za určitých okolností mohou tyto služby rovněž zahrnovat přeshraniční přepravu. Jeví se však, že jejich „základna“ zůstává pro veškerou práci, kterou žalobci vykonávají během jejich vyslání, obvykle stejná až do doby, než se vrátí do Maďarska. Z toho vyplývá značná míra spojitosti poskytování dotčených přepravních služeb žalobci s územím Francie.

27. Tyto vlastnosti jsou značně odlišné u pracovníka, který na území hostitelského členského státu poskytuje pouze omezené služby, jak tomu bylo ve věci *Dobersberger*¹⁵. V uvedené věci společnost provozující rakouské spolkové dráhy uzavřela s jednou společností prostřednictvím několika subdodavatelů smlouvu na poskytování stravovacích služeb ve svých vlacích¹⁶. Spojitost pracovníků pracujících v těchto vlacích s územím, přes které projíždějí, byla poněkud pomíjivá a dočasná¹⁷. Proto tito pracovníci nebyli považováni za „vyslané pracovníky“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků.

28. Z toho podle mého názoru vyplývá, že je třeba odlišit skutkové okolnosti v případě žalobců od skutkových okolností ve věci *Dobersberger*, nebo dokonce od okolností v případě pracovníků v silniční dopravě, kteří pouze projíždějí přes území jiného členského státu než jejich domovského nebo hostitelského členského státu, nebo v něm vykládají zboží. Je tomu tak proto, že v uvedených případech zjevně chybí cokoliv, co by se podobalo stále „základně“, z níž je vykonávána práce.

29. Zatřetí maďarská vláda tvrdí, že pracovní smlouvy žalobců obsahují zvláštní ustanovení, podle něhož je práce v zahraničí normou a nikoliv výjimkou. Na základě tohoto ustanovení nelze mít za to, že vyslaný pracovník vykonává práci na území jiného členského státu „než státu, ve kterém obvykle pracuje“, ve smyslu čl. 2 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků, jelikož tento pracovník „obvykle“ pracuje v zahraničí. Proto ve skutečnosti k žádnému „vyslání“ ve smyslu uvedeného ustanovení nedochází.

30. Tento argument je nesprávně koncipován. Uvedený argument obrací logiku směrnice o vysílání pracovníků naruby a snaží se ji nahradit prázdnou tautologií: obvyklým místem výkonu práce pracovníka je místo, kde pracuje. Pokud tam pracuje v daný okamžik, nelze mít za to, že je vyslán, jelikož tam skutečně pracuje. Podle této logiky by totiž maďarský pracovník z podstaty věci nikdy nemohl být vyslán. Prostě by se neustále měnilo jeho „obvyklé“ místo výkonu práce podle přání jeho zaměstnavatele v Maďarsku. Jeho obvyklým místem výkonu práce by tedy bylo například území Francie na dobu tří týdnů v lednu, území Německa na dobu čtyř týdnů v únoru a březnu a území Španělska na dobu dvou týdnů v dubnu, aniž takový pracovník kdy využil základních pravidel pro minimální ochranu stanovených ve směrnici o vysílání pracovníků.

31. Směrnice o vysílání pracovníků je nástroj, který má mimo jiné chránit jakéhokoliv pracovníka, který je „vyslán“¹⁸. Uvedená směrnice posuzuje, zda dochází k vyslání, z *pohledu pracovníka* a jeho „obvyklého“ místa výkonu práce během kariéry zaměstnance a zohledňuje „středobod (hospodářského) života“ pracovníka¹⁹. Toto posouzení vyžaduje vysoký stupeň předvídatelnosti, jelikož „obvyklým“

15 – Rozsudek ze dne 19. prosince 2019, *Dobersberger* (C-16/18, EU:C:2019:1110).

16 – Tamtéž, body 9 a 10.

17 – Tamtéž, bod 31.

18 – Viz body 5, 6, 13 a 14 odůvodnění směrnice o vysílání pracovníků. V tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 18. prosince 2007, *Laval un Partneri* (C-341/05, EU:C:2007:809, body 77).

19 – Jde o pojem, který příhodně použil generální advokát M. Szpunar k vyvrácení argumentu podobného argumentu maďarské vlády ve svém stanovisku ve věci *Dobersberger* (C-16/18, EU:C:2019:638, bod 60).

místem výkonu práce vyslaného pracovníka je v zásadě místo, kam se tento pracovník či pracovnice obvykle vrací po svém vyslání. Je tedy nesprávné toto posouzení činit izolovaně pro konkrétní období, na které je pracovník vyslán, aby bylo účinně zajištěno, že konkrétní pracovněprávní vztah bude vyloučen z působnosti směrnice o vysílání pracovníků.

32. Právě pro účely této „přesouvající se“ povahy zaměstnání v rámci Evropské unie se čl. 3 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků snaží koordinovat *kogentní ustanovení pro účely minimální ochrany*, a tím stanovit základní úroveň pracovních podmínek, které musí zaměstnavatelé, kteří vysílají své pracovníky, v hostitelské zemi dodržovat²⁰. Ve spojení s bodem 17 odůvodnění uvedené směrnice se lze uvedených ustanovení vzdát pouze v případě, kdy by se použily podmínky, které jsou pro pracovníka výhodnější.

33. Podle mého názoru je tedy zřejmé, že (jakákoliv) smluvní ustanovení, která stanoví něco odlišného, nemohou převážit nad použitelností směrnice o vysílání pracovníků na pracovníky, kteří jsou *objektivně vyslaní*, a tím porušit „základní úroveň“ kogentních ustanovení pro takové pracovněprávní vztahy obsaženou v čl. 3 odst. 1 uvedené směrnice.

34. S ohledem na výše uvedené navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na čtvrtou otázku následovně:

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb musí být vykládána tak, že se vztahuje na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy.

B. První otázka

35. Svou první otázkou se předkládající soud táže, zda se maďarští pracovníci mohou vůči svým maďarským zaměstnavatelům v řízení zahájeném před maďarskými soudy dovolávat porušení směrnice o vysílání pracovníků a francouzské právní úpravy v oblasti minimální mzdy.

36. Všichni účastníci řízení, kteří předložili vyjádření k této otázce, mají za to, že její podstatou je objasnění, na základě jakého nástroje (jakých nástrojů) unijního práva má předkládající soud *pravomoc*. Podle mého názoru to není jediný možný výklad této otázky. Na základě znění této otázky může být její podstatou místo toho dotaz, zda předkládající soud může ve skutečnosti v řízení, které u něj probíhá, použít francouzské právo (jeho část) a zda může na jeho základě případně rozhodnout o porušení právních předpisů (a jakých). Podle tohoto druhého možného výkladu se tedy otázka nesoustředí na svěření pravomoci, nýbrž spíše na *použitelné právo*.

37. V každém případě je odpověď na oba možné výklady první otázky poměrně jasná. Směrnice o vysílání pracovníků nijak neomezuje pravomoc maďarského soudu rozhodnout ve věci, jako je projednávaná věc.

38. Zprvė pokud jde o *pravomoc* předkládajícího soudu projednat spor v původním řízení, jeví se jako nesporné, že se projednávaná věc týká žaloby maďarských pracovníků proti jejich maďarskému zaměstnavateli před maďarským soudem týkající se smlouvy uzavřené podle maďarského pracovního práva. Vzhledem k těmto poměrně jasným jurisdikčním „háčkům“ je přirozené, že se za obecně příslušné soudy považují příslušné soudy podle místa sídla zaměstnavatele v Maďarsku.

20 – Bod 13 odůvodnění směrnice o vysílání pracovníků. Viz rovněž rozsudek ze dne 18. prosince 2007, Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809, bod 81).

39. Předpokládám, že tomu tak je již na základě maďarských vnitrostátních předpisů. Případné použití unijních právních předpisů v oblasti práva soukromého, jako je například nařízení (EU) č. 1215/2012²¹, by vedlo ke stejnému výsledku. Maďarské soudy by byly příslušné buď obecně podle čl. 4 odst. 1 uvedeného nařízení (žalovaná je zjevně maďarskou právnickou osobou, a tedy má pravděpodobně v tomto členském státě sídlo), nebo možná, pokud by byly splněny podmínky podle čl. 5 odst. 1 uvedeného nařízení²², na základě zvláštního pravidla o určení příslušnosti pro pracovní smlouvy, zejména na základě čl. 21 odst. 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012.

40. Mění něco v tomto ohledu články 3 a 5 směrnice o vysílání pracovníků, jak tvrdí žalovaná?

41. Nevidím, jak by mohly. Uvedená ustanovení se týkají kontroly a veřejného vymáhání²³ jistých minimálních a kogentních pracovních podmínek. Tato ustanovení nemění (vnitrostátní) pravidla pro určení soudní pravomoci. Článek 6 směrnice o vysílání pracovníků je ve skutečnosti jediným ustanovením, které se týká soudní pravomoci. Uvedené ustanovení však pouze *doplňuje* další možnost pravomoci soudů hostitelského členského státu. Uvedené ustanovení tak přirozeně nemění (obecná) pravidla pro určení soudní pravomoci, kdy podle obecných vnitrostátních pravidel pro určení pravomoci mohou maďarské soudy projednávat věci, které se týkají jejich státních příslušníků.

42. Zadruhé pokud jde o otázku, jak určit *právo použitelné* na spor, jako je spor před předkládajícím soudem, kdy je prvek kogentních minimálních podmínek pracovního vztahu vyvozován z francouzského práva, je odpověď také jasná. Článek 3 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků zavádí „kogentní“ jádro podmínek, od kterých se členské státy a zaměstnavatelé vyslaných pracovníků nemohou odchýlit *bez ohledu na právo rozhodné pro pracovní poměr*²⁴. Tyto podmínky v podstatě stanoví základy ochrany vyslaných pracovníků, které nelze porušit. „Minimální mzda“ je součástí těchto základů ochrany po dobu vyslání dotčených pracovníků²⁵ a je určena vnitrostátními právními předpisy hostitelského členského státu, které tuto „minimální mzdu“ definují²⁶.

43. V projednávané věci to nutně znamená, že předkládající soud použije na pracovní smlouvy žalobců francouzské právní předpisy v oblasti minimální mzdy za účelem určení, zda tyto smlouvy splňují požadavek „minimální mzdy“, jak je stanoveno v čl. 3 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků. Z toho vyplývá, že relevantní prvky francouzského práva, na něž čl. 3 odst. 1 uvedené směrnice odkazuje, jsou kogentní normy, které nahradí jakákoliv jiná (nebo odporující) smluvní ustanovení. Prvky francouzského práva se ve skutečnosti stanou použitelným předpisem ve věci, která by se pravděpodobně jinak řídila, pokud jde o meritum věci, maďarským právem.

44. Z praktického hlediska lze dodat, že jak francouzská vláda správně uvádí, předkládající soud může v případě potřeby získat nezbytné informace o francouzské právní úpravě minimální mzdy prostřednictvím mezinárodních nástrojů pro spolupráci mezi soudy, jako je Evropská soudní síť pro občanské a obchodní věci nebo Evropská úmluva o poskytování informací o cizím právu.

21 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2012, L 351, s. 1).

22 – Tomu tak v projednávané věci podle všeho není, jelikož se jeví, že zaměstnavatel i zaměstnanec mají sídlo či bydliště v Maďarsku.

23 – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. října 2004, Wolff & Müller (C-60/03, EU:C:2004:610, body 28 a 29).

24 – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 18. prosince 2007, Laval un Partneri (C-341/05, EU:C:2007:809, bod 75). Viz rovněž rozsudky ze dne 8. prosince 2020, Maďarsko v. Parlament a Rada (C-620/18, EU:C:2020:1001, bod 60), a ze dne 8. prosince 2020, Polsko v. Parlament a Rada (C-626/18, EU:C:2020:1000, bod 65).

25 – Viz čl. 3 odst. 1 první pododstavec písm. c) směrnice o vysílání pracovníků.

26 – Viz čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec směrnice o vysílání pracovníků.

45. Lze shrnout, že čl. 3 odst. 1 směrnice o vysílání pracovníků se samotnou svou logikou velmi blíží *lex specialis*, pokud jde o použitelné právo²⁷. To nutně povede k situacím, kdy budou ve sporu v domovském členském státě buď použity prvky hmotného práva hostitelského členského státu, nebo naopak. Podle druhého uvedeného scénáře, kdy by se zaměstnanci domáhali právní ochrany jejich práv vyplývajících z unijního práva v členském státě, kam byli vysláni, by totiž soudy tohoto členského státu pravděpodobně použily rovněž prvky hmotného práva domovského členského státu, jelikož by se jednalo o právo, které se obecně použije na pracovní smlouvu.

46. Závěrem navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl následovně:

Článek 3 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládán tak, že v řízení v domovském členském státě se lze dovolávat porušení vnitrostátní právní úpravy hostitelského členského státu v oblasti „minimální mzdy“ za předpokladu, že soudy domovského členského státu mají pravomoc k projednání věci například z důvodu, že má zaměstnavatel v tomto státě své sídlo.

C. Druhá otázka

47. Svou druhou otázkou se předkládající soud v podstatě táže, zda musí být diety určené k pokrytí nákladů vynaložených při pobytu pracovníka v zahraničí považovány za součást mzdy pracovníka.

48. Tato otázka vyvstává kvůli neshodě účastníků původního řízení, pokud jde o otázku, zda jsou diety součástí „minimální mzdy“ žalobců ve smyslu čl. 3 odst. 1 směrnice o vysílání zaměstnanců. Podle čl. 3 odst. 7 uvedené směrnice je tomu tak pouze v případě, kdy se jedná o „zvláštní příplatky za vyslání“. Za těchto okolností směrnice o vysílání pracovníků vyžaduje, aby byl dotčený příplatek považován za součást mzdy vyslaného pracovníka. Tento výchozí předpoklad je však vyvrácen, pokud je dotčený příplatek vyplácen „jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v důsledku vyslání, například výdaje za cestovné, ubytování a stravu“. Předkládající soud požaduje vodítko právě k výkladu těchto požadavků ve vztahu k dietám, které jsou předmětem projednávané věci.

49. Je třeba připomenout, že čl. 3 odst. 7 směrnice o vysílání pracovníků obsahuje to, co Soudní dvůr popsal jako „vztah ‚pravidlo-výjimka‘“ pro zohlednění navýšení a příplatků²⁸. Tento vztah sestává ze dvou částí. První část obsahuje standardní pravidlo: „[z]vláštní příplatky za vyslání se považují za součást minimální mzdy“. Toto pravidlo podléhá druhé části, která stanoví nadřazenou výjimku: příplatek se považuje za součást minimální mzdy „pokud [se tento příplatek nevyplácí] jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v důsledku vyslání, například výdaje za cestovné, ubytování a stravu“²⁹.

50. Jinými slovy otázka, zda se jedná o „zvláštní příplatek za vyslání“ ve smyslu standardního pravidla uvedeného v první části čl. 3 odst. 7 druhého pododstavce směrnice o vysílání pracovníků, není nezbytně rozhodujícím prvkem, který by měl být určen již na začátku. Je tomu tak proto, že toto určení bude prakticky relevantní pouze v případě, že se neuplatní výjimka uvedená v druhé části tohoto pododstavce. V důsledku této konstrukce tedy právě *výjimka* rozhoduje o tom, zda dotčený příplatek vůbec spadá do oblasti působnosti uvedeného ustanovení.

51. Na základě omezených informací založených v soudním spise souhlasím s názorem žalované, že diety v projednávané věci nejsou podle všeho vypláceny „jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v důsledku vyslání“³⁰.

27 – Což tedy ve skutečnosti přirozeně vede k souběhům a případnému napětí s jinými nástroji, které upravují volbu práva – viz dále mé stanovisko ve věci *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:319, body 90 až 96).

28 – Rozsudek ze dne 14. dubna 2005, *Komise v. Německo* (C-341/02, EU:C:2005:220, bod 30). Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

29 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

30 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

52. Jeví se, že bylo řádně prokázáno, že diety, které činí 34 až 44 eur v závislosti na době vyslání, jsou vypláceny jako *pausaální částky* a *aniž* by musel být předložen *doklad o výdajích*. Je tomu tak patrně proto, že výdaje na ubytování a stravu jsou podle maďarského práva považovány za způsobilé i bez dokladu.

53. Vzhledem k následné neexistenci vzájemného vztahu mezi dietami a výdaji vynaloženými v důsledku vyslání je pro mě obtížné přijmout argument žalobců, že jsou diety vypláceny jako náhrada výdajů *skutečně* vynaložených v důsledku vyslání. Ačkoliv je to jistě pravděpodobné bez důkazu o tom, jak byly diety utraceny, žádná skutečnost neumožňuje prokázat, že žalobci diety skutečně utratili, a i kdyby je utratili, neexistuje důkaz o tom, zda diety byly utraceny za náklady vynaložené *v důsledku* vyslání.

54. Kritérium spočívá v tom, že se jedná o výdaj *skutečně* vynaložený v důsledku vyslání. Zdůrazňuji slovo „skutečně“ vzhledem k tomu, že podle mého názoru je jasné, že jeho uvedení v čl. 3 odst. 7 druhém pododstavci směrnice o vysílání pracovníků značí potřebu předložit určitou formu důkazu, který spojuje dotčenou „náhradu“ s výdajem „skutečně vynaloženým v důsledku vyslání“. Druh důkazu, který má být předložen, je podružnou otázkou. Soudní dvůr již totiž dříve konstatoval, že způsob úhrady výdaje vynaloženého v důsledku vyslání nemá vliv na právní kvalifikaci tohoto výdaje³¹.

55. Vzhledem k tomu, že jsem uvedl, že výjimka ze standardního pravidla se pravděpodobně nepoužije, zůstává otázkou, zda se použije samo standardní pravidlo, tedy: zda jsou diety skutečně „zvláštní příplatky za vyslání“, které mají být v důsledku toho považovány za součást minimální mzdy.

56. Ačkoliv posouzení této otázky přísluší v konečném důsledku vnitrostátnímu soudu, domnívám se, že by odpověď měla být kladná, a to ze dvou důvodů. Zaprvé bylo uvedeno, že zaměstnanci skutečně dostávají diety za dobu jejich vyslání *z důvodu*, že jsou skutečně vysláni. Zadruhé vzhledem k tomu, že zaměstnanec nijak neúčtuje skutečně vynaložené náklady ani mu nejsou nahrazovány, stává se paušální částka (tedy diety) skutečně součástí mzdy, kterou má zaměstnanec použít tak, jak uzná za vhodné. Tuto částku tedy prakticky *nelze odlišit od* jeho běžné mzdy.

57. Jeví se, že s ohledem na výše uvedené se v projednávané věci použije logika standardního pravidla uvedeného v čl. 3 odst. 7 směrnice o vysílání pracovníků: jakákoliv platba vyplacená *z důvodu* vyslání, kterou *ale* nelze odlišit jako náhradu konkrétních výdajů, je prostě součástí (minimální) mzdy.

58. Informační brožura, na kterou odkazují předkládající soud i žalobci, která údajně výslovně vysvětluje, že účelem diet je pokrývat „výdaje vynaložené v zahraničí“, na tomto závěru nic nemění. Ponecháme-li nyní stranou spornou důkazní hodnotu dokumentu mimo rámec pracovních smluv žalobců pro účely výkladu povahy a účelu diet, nemění pouhé určení výdaje k určitému účelu nic na neexistenci vzájemného vztahu mezi dietami a skutečnými výdaji. Z informační brožury přinejmenším jasně vyplývá, že je povaha paušální částky diet konkrétně určena k pokrytí široké škály výdajů vynaložených v zahraničí, přičemž většina z nich pravděpodobně skutečně vznikne v důsledku vyslání, avšak některé z nich nemusí.

59. I kdybychom však vzali v úvahu informační brožuru, stále by neexistoval žádný důkaz o jakékoli vazbě mezi případnými vynaloženými výdaji a platbou diet. Proto má pouhá skutečnost, že pracovní smlouva žalobců může, ale nemusí dietám přikládat určitý účel, pouze omezený vliv na kvalifikaci těchto příplatků jakožto náhrada výdajů „*skutečně* vynaložených v důsledku vyslání“ ve smyslu čl. 3 odst. 7 směrnice o vysílání pracovníků.

31 – Rozsudek ze dne 12. února 2015, Sähköalojen ammattiliitto (C-396/13, EU:C:2015:86, bod 59).

60. Závěrem tedy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na druhou otázku následovně:

Diety, které jsou vyplácené bez dokladu o výdaji, přičemž ověření této skutečnosti přísluší vnitrostátnímu soudu, nejsou vypláceny jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v důsledku vyslání ve smyslu čl. 3 odst. 7 směrnice 96/71/ES. Za předpokladu, že jsou diety, které jsou předmětem původního řízení, rovněž vypláceny jako zvláštní příplatek za vyslání, je třeba je považovat za součást minimální mzdy.

D. Třetí otázka

61. Svou třetí otázkou se předkládající soud táže na slučitelnost příplatku za úsporu pohonných hmot s článkem 10 nařízení č. 561/2006. Uvedené ustanovení zakazuje jakoukoliv platbu, která by podněcovala k nebezpečnému řízení.

62. Žalobci tvrdí, že příplatek za úsporu pohonných hmot je v rozporu s článkem 10 nařízení č. 561/2006. Žalobci vysvětlují, že uvedený příplatek vyplývá ze vzorce, který odměňuje řidiče vozidel přepravy za nižší spotřebu pohonných hmot v poměru k ujeté vzdálenosti, než je pro tuto vzdálenost považováno za „běžné“. V důsledku toho jsou řidiči za účelem dosažení úspory pohonných hmot, která je nezbytná pro získání příspěvku, podněcováni k tomu, aby řídili způsobem, který ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

63. Ve shodě s většinou názorů předložených Soudnímu dvoru tento závěr na základě informací předložených v projednávané věci nesdílím.

64. Nejprve je třeba připomenout, že nařízení č. 561/2006 sleduje dva cíle. Tedy zlepšení pracovních podmínek a obecnou bezpečnost provozu na pozemních komunikacích³². Kromě toho článek 1 uvedeného nařízení vysvětluje, že účelem uvedeného nařízení je *rovněž* zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě. Vzhledem k tomu, že příplatek za úsporu pohonných hmot uvedený v pracovních smlouvách žalobců může případně narušit obecnou bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je třeba posoudit, zda tento příplatek není zakázán článkem 10 nařízení č. 561/2006.

65. Článek 10 odst. 1 nařízení č. 561/2006 zakazuje dopravcům odměňovat řidiče, a to i prémiovým zvýhodněním nebo příplatky, i) za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, a ii) pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo by podněcovaly k porušování uvedeného nařízení.

66. Zprvce v soudním spise není založen dostatečný důkaz, z něhož by vyplývalo, že příplatek za úsporu pohonných hmot je jasně poskytován „za“ ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží. Mezi vzdáleností/váhou přepravovaného zboží a spotřebou pohonných hmot přirozeně existuje nepřímá spojitost. To nelze popřít. Není potřeba být fyzikem, abychom pochopili, že hmota a energie spolu souvisí a k pohybu hmoty na určitou vzdálenost je třeba určité množství energie.

67. Spotřeba pohonných hmot však závisí i na jiných faktorech, než je pouhá ujetá vzdálenost a váha přepravovaného zboží. Jak totiž vysvětluje francouzská vláda, spotřeba pohonných hmot je multifaktoriální. Například podmínky okolí a životního prostředí, tlak v pneumatikách, styl jízdy a případně takové aspekty, jako je používání klimatizace, mohou mít dopad na spotřebu pohonných hmot řidičů³³. Žádný z těchto aspektů předkládající soud nezmiňuje. Předkládající soud ve skutečnosti

32 – V tomto smyslu viz rozsudky ze dne 2. června 1994, Van Swieten (C-313/92, EU:C:1994:219, bod 22), a ze dne 9. června 2016, Eurospeed (C-287/14, EU:C:2016:420, bod 39).

33 – Pro ilustraci viz například zpráva Společného výzkumného střediska (Evropské komise) Science for Policy, Zacharof, N. G. a kol. „Review of in use factors affecting the fuel consumption and CO₂ emissions of passenger cars“ (2016), s. 7.

vůbec neuvádí, proč má za to, že je příplatek za úsporu pohonných hmot poskytován „za“ ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží. Vzhledem k chybějícímu vysvětlení v tomto směru nejsem přesvědčen o tom, že příplatek za úsporu pohonných hmot v abstraktní rovině vůbec spadá do oblasti působnosti čl. 10 odst. 1 nařízení č. 561/2006.

68. Zadruhé a čistě pro účely argumentace, i kdyby příplatek za úsporu pohonných hmot spadal do oblasti působnosti článku 10 nařízení č. 561/2006, žalobci nepředložili žádný důkaz o tom, že tento příplatek jako takový skutečně motivuje k nebezpečnému řízení. Intuitivně by bylo možné předpokládat, že takový příplatek může ve skutečnosti mít opačný důsledek; nebezpečné řízení je častěji důsledkem rychlé jízdy, přílišného zrychlování nebo zrychlování na špatných místech, přičemž takové činnosti by vyžadovaly spíše více než méně pohonných hmot.

69. Předkládající soud uvádí příklad řidiče, který jede z kopce co nejdále na volnoběh, aby ušetřil pohonné hmoty. Skutečně si lze představit, že v určitých situacích snad nákladní vůz, který jede na volnoběh po dálnici, ať už v pravém jízdním pruhu, ale velmi pomalu, nebo dokonce v levém jízdním pruhu, kdy několik kilometrů předjíždí jiný nákladní vůz, právě proto, že se snaží ušetřit pohonné hmoty, nevypovídá o celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích³⁴. Avšak bez jakýchkoli dalších podrobností nebo vysvětlení jednoduše neexistuje automatická příčinná souvislost mezi takovým chováním a příplatkem za úsporu pohonných hmot.

70. To neznamená, že nemohou existovat přispívající faktory, které by v praxi mohly vést k tomu, že se z jinak neškodné finanční pobídky stane podnět k nebezpečnému řízení. Jak správně podotýká Evropská komise, pokud by byla odměna za úsporu pohonných hmot založena na standardu definovaném tak, že poskytnutí paušální prémie by nebylo závislé na větší relativní úspoře pohonných hmot (například je-li celková roční spotřeba nižší než „běžná“ spotřeba o nejméně 5 %), nýbrž na absolutní spotřebě na určitou vzdálenost (například tak, že by se hradila prémie 50 eur za 100 litrů ušetřených pohonných hmot), mohou existovat případy, kdy je řidič podněcován k tomu, aby řídil méně bezpečně. Podobně, pokud by byl požadavek na úhradu „dodatečných nákladů“ spojených se spotřebou pohonných hmot nad rámec „běžné“ spotřeby zcela nepřiměřený, řidič by byl určitým způsobem nepřímo motivován k tomu, aby ušetřil co nejvíce pohonných hmot bez ohledu na vozovku a environmentální nebo geografické podmínky, za nichž má řídit³⁵.

71. Je zjevné, že předkládající soud, ani zúčastněné strany neoznačily ani nepředložily žádné podklady, které by mohly tyto úvahy odůvodnit. Proto mám za to, že není možné dospět k závěru, že článek 10 nařízení č. 561/2006 brání příplatku za úsporu pohonných hmot jako takovému v *abstraktní rovině*.

72. Závěrem navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na třetí otázku následovně:

Článek 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 musí být vykládán tak, že sám o sobě nebrání příplatku za úsporu pohonných hmot, který může být vyplácen vyslanému pracovníkovi jeho zaměstnavatelem v případě, kdy není překročena běžná míra spotřeby pohonných hmot. Posouzení otázky, zda je za konkrétních skutkových okolností věci nicméně třeba považovat příplatek za úsporu pohonných hmot za příplatek za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží a zda se jedná o příplatek, který by mohl vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo podněcovat k porušování nařízení č. 561/2006, přísluší vnitrostátnímu soudu.

34 – Nebo pokud toto není přímo škodlivé pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, pak to jistě není prospěšné pro duševní pohodu řidičů, kteří v důsledku toho prakticky jedou pomalu ve frontě v levém jízdním pruhu.

35 – Obecně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích by jistě neprospělo, pokud by byl nastaven nepřiměřeně nízký limit „běžné“ spotřeby například pro dvacetitunové nákladní vozidlo, které má vyjet a sjet průsmyk Stelvio v Itálii.

E. Pátá otázka

73. Svou pátou otázkou se předkládající soud táže, zda může směrnice, která nebyla provedena do vnitrostátního práva, zakládat povinnosti jednotlivců, a zda tudíž může sama o sobě představovat základ pro žalobu proti jednotlivci ve sporu zahájeném před vnitrostátním soudem.

74. Uvedenou otázkou se předkládající soud v podstatě táže, zda směrnice mohou mít horizontální přímý účinek. Předkládající soud však nevysvětluje, proč tuto otázku pokládá a jaký má význam pro původní řízení. Přestože není třeba příliš zapojit představivost, abychom dovodili, že má předkládající soud zřejmě na mysli směrnici o vysílání pracovníků, není dán žádný základ pro to, aby Soudní dvůr určil, k jakému ustanovení se dotaz předkládajícího soudu vztahuje, a – což je důležitější – proč je rozhodnutí o této otázce nezbytné pro projednávání věc.

75. V tomto ohledu je třeba připomenout, že článek 94 jednacího řádu Soudního dvora, který stanoví obsah žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce, v písm. c) uvádí, že tato žádost musí mimo jiné obsahovat „vedení důvodů, na základě kterých má předkládající soud pochybnosti o výkladu nebo platnosti určitých ustanovení práva Unie, jakož i vztah, který spatřuje mezi těmito ustanoveními a vnitrostátními právními předpisy použitelnými ve sporu v původním řízení“.

76. Vzhledem k tomu, že předkládající soud tuto povinnost nesplnil, navrhuji, aby Soudní dvůr považoval pátou otázku za nepřipustnou.

V. Závěry

77. Navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Gyulai Törvényszék (soud v Gyule, Maďarsko) následovně:

„Čtvrtá otázka

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb musí být vykládána tak, že se vztahuje na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy.

První otázka

Článek 3 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládán tak, že v řízení v domovském členském státě se lze dovolávat porušení vnitrostátní právní úpravy hostitelského členského státu v oblasti ‚minimální mzdy‘ za předpokladu, že soudy domovského členského státu mají pravomoc k projednání věci například z důvodu, že má zaměstnavatel v tomto státě své sídlo.

Druhá otázka

Diety, které jsou vyplácené bez dokladu o výdaji, přičemž ověření této skutečnosti přísluší vnitrostátnímu soudu, nejsou vypláceny jako náhrada výdajů skutečně vynaložených v důsledku vyslání ve smyslu čl. 3 odst. 7 směrnice 96/71. Za předpokladu, že jsou diety, které jsou předmětem původního řízení, rovněž vypláceny jako zvláštní příplatek za vyslání, je třeba je považovat za součást minimální mzdy.

Třetí otázka

Článek 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 musí být vykládán tak, že sám o sobě nebrání příplatku za úsporu pohonných hmot, který může být vyplácen vyslanému pracovníkovi jeho zaměstnavatelem v případě, kdy není překročena běžná míra spotřeby pohonných hmot. Posouzení otázky, zda je za konkrétních skutkových okolností věci nicméně třeba považovat příplatek za úsporu pohonných hmot za příplatek za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží a zda se jedná o příplatek, který by mohl vést k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo podněcovat k porušování nařízení č. 561/2006, přísluší vnitrostátnímu soudu.

Pátá otázka je nepřípustná.“