

Aktuální pozice Sdružení ČESMAD BOHEMIA
k iniciativě Evropské komise „EVROPA V POHYBU“
(Silniční balíček) a
k revizi směrnice o vysílání pracovníků 96/71/ES (SVP)

Z projednávaných předpisů Silničního balíčku považuje ČESMAD BOHEMIA za zásadní nová pravidla pro pohyb řidičů a vozidel v rámci běžné mezinárodní dopravy, včetně uplatňování směrnice o vysílání pracovníků. Prioritně i s ohledem na skutečnost, že některé státy protlačují schválení revize obecné směrnice o vysílání do konce října 2017 a dávají ji do přímého kontextu s vnitropolitickými záležitostmi. **Silniční doprava nesmí být obětí politického boje.**

Zásadně nesouhlasíme s návrhem, aby veškerá mezinárodní silniční doprava spadala do působnosti směrnice o vysílání pracovníků.

Nesouhlasíme s určením několika málo dnů v měsíci jakožto hranice pro aplikaci této směrnice. Toto řešení je nekontrolovatelné a v praxi obtížně realizovatelné.

Požadujeme vyjmutí silniční dopravy z působnosti SVP, resp. její uplatňování jen při trvalém pobytu řidičů na území jiného členského státu delším než 60 dnů (alternativně měsíc).

Vyjmutí řidičů ze SVP podporuje ve svém stanovisku i Mezinárodní unie silniční dopravy IRU.

Uplatňování SVP není řešením pro aktuální problémy mezinárodní silniční dopravy, jimiž jsou tzv. nomádští řidiči, schránkové společnosti (letter-boxy) a zneužívání pravidel kobotáže.

Široké uplatňování SVP by přineslo pouze obrovskou administrativní zátěž a právní nejistotu dopravním společnostem.

- Chápeme potřebu lepší úpravy pravidel mezinárodní silniční dopravy, ale směrnice o vysílání není správnou cestou, protože řidiči nejsou vyslaní, ale vysoce mobilní pracovníci. Současná legislativa dělá jasný rozdíl mezi denní a týdenní mobilitou na straně jedné a trvalejším, měsíce a roky trvajícím pobytem v jiném členském státě. Řidič, překračující několikrát hranice i v jeden den, nemůže být považovaný za vyslaného.
- Cílovou skupinou SVP jsou zejména pracovníci ve stavebnictví. Ti jsou obvykle vyslaní na měsíce trvalého pobytu, ne na dny. Dny nelze považovat za uplatnitelný limit, což vyplývá i z článku 3/2, kde se uvádí, že minimální mzdy by neměly být uplatňovány na zaměstnance, kteří poskytují služby tak dočasného

charakteru, jako jsou montáže nebo instalace výrobků. Dokonce ani týdný nepovažuje SVP za důvod k uplatňování, v článku 3/3 uvádí možnost vyjmutí na měsíc.

- Uplatňování SVP na veškerou silniční mezinárodní dopravu je v protikladu se samotnou SVP, která má být uplatňována na zaměstnance, kteří pracují měsíce a roky na území jiného ČS. Vysílací pravidla nejsou uplatnitelná na zaměstnance, kteří v jiném ČS pracují jen dny nebo dokonce hodiny. Nejzřetelnější je případ řidičů, kteří každý den dopravují zboží nebo cestující do sousedního státu a vrací se ten samý nebo následující den zpět. Tito řidiči zjevně mají své domovy, rodiny a náklady v zemi registrace firmy.
- Hranice formou počtu dnů postihne především bilaterální přepravy do sousedních zemí, normální dopravce, ale prakticky nebude mít dopad na nomády, kteří neoperují z jedné základny a přejíždějí z jednoho členského státu do druhého. Velmi často jsou zaměstnavateli těchto nomádkových řidičů společnosti fiktivně zakládáné v zemích s nižší úrovní mezd, s kapitálem ze západních zemí – schránkové firmy.
- Uplatňování SVP na mezinárodní silniční dopravu nezajistí silnější jednotný trh. Naopak vytvořením kvazi-technických překážek poskytování služeb sníží růst v EU, zvýší náklady mezinárodních přepravy a povede k poklesu mezinárodního obchodu. Oslabí jednotný trh a celkově záporně ovlivní finanční stabilitu a zaměstnanost. Navíc, jako opatření k ochraně trhu, ani nepřinese očekávané benefity dopravním firmám v bohatších členských státech.
- Uplatňování SVP nemůže být vinou velkého množství vyvolaných administrativních povinností vymahatelné. SVP vyvolá platnost mnoha národních právních úprav měsíční mzdy – zaměstnavatelé a kontrolní úřady budou muset pracovat s až 20 různými národními úpravami podle toho, kde právě ten měsíc řidič pracoval, s až 50 různými variantami minimální mzdy, odvislých od legislativy, praxe řidiče, typu vozidla, přepravovaného nákladu atd., včetně podmínek pro placení dovolené.
- Uplatňování SVP bude nefunkční vzhledem k administrativním překážkám pro úřady, dopravce i řidiče. V praxi nebude možné získat detailní údaje o odpracovaných hodinách a minutách na území jednotlivých ČS, jak dlouho řidič pracoval, jaké zboží či osoby vezl, který den nebo jakým vozidlem. Např. v Rakousku existuje pro řidiče až 50 různých úrovní minimální mzdy. Úřady budou muset zkontrolovat, zda dopravce vyplácí každý měsíc každého řidiče v souladu s rozdílnými pravidly v jednotlivých ČS. Přitom jsou obrovské rozdíly v kalkulacích mezd v jednotlivých ČS, včetně pravidel dle kolektivních smluv, nároků, počítání a placení stravného, kapesného, dovolených, atd.
- Uplatňování SVP způsobí zásadní existenční potíže malým a středním dopravcům, kteří nebudou schopni zajistit plnění všech požadovaných pravidel, ztratí svou flexibilitu a mnoho z nich zkrachuje.

- Uplatňování SVP bude kontraproduktivní, protože zvýší podíl řidičů, OSVČ, kteří SVP nepodléhají, což povede k neférové konkurenci na trhu. Pravděpodobně také povede ke zvýšení počtu podniků, založených ve státech mimo EU s cílem obejít SVP a k převzetí části trhu EU dopravci ze třetích států.
- Selektivní uplatňování SVP s komplikovaným výpočtem dnů pobytu řidiče ovlivňuje zásadně stanovování cen za přepravu a obchodní činnost dopravce. Vede zákazníky k tomu, aby požadovali od dopravce nízké ceny („bez SVP“) a vyvíjí tlak na vědomé nedodržování pravidel. Zároveň přináší mezi řidiče jedné společnosti velké rozdíly v odměňování, kdy jejich mzda je ovlivňována rozhodnutím dispečera, do které země a v jakém režimu pojedou. Při neuplatňování SVP na tranzitní operace budou nastávat zjevně situace, kdy jeden řidič projede velkou vzdálenost v režimu tranzitu (bez SVP) a druhý ve stejné zemi jako bilaterální přepravu (se SVP). Rozdíl v jejich mzdě za stejnou práci může být značný.

Za kompromis nelze považovat uplatňování SVP na řidiče mezinárodní silniční dopravy, pokud jeho pobyt překročí v cizím státě nějaký nasčítaný počet dnů v měsíci (3, 5, 7, 10). Kompromisem může být uplatnění místního práva v případě dlouhodobějšího pobytu řidiče – 60 dní (alternativně měsíc) a úprava provozních podmínek a pravidel.

Navrhujeme, aby Silniční balíček upravil podmínky realizace mezinárodních silničních přeprav v rámci **níže uvedených nařízení**. Pokud pobyt řidiče v jednom členském státě nepřesáhne 60 dní (alternativně měsíc), pak se na něj uplatní jen tato pravidla. Jestliže bude v jiném státě poskytovat služby delší dobu, uplatní se pravidla pro minimální mzdu a pracovní dobu (podle nařízení Řím I nebo podle SVP). Toto řešení zajistí a udrží volný trh v silniční dopravě a zároveň poskytne přiměřenou ochranu dopravcům z bohatších států EU.

1) Nařízení 1071/2009/EU

- Kontrolou plnění podmínky usazení lze identifikovat a postihnout schránkové společnosti.
- Stanovením pravidel a podmínek pro lehká užitková vozidla pod 3,5 tuny (od 2,8 t).

2) Nařízení 1072/2009/EU

- Zkrácením limitu pro kobotáž (na 5 dnů) omezit tzv. systematickou kobotáž.
- Uplatňováním SVP na kobotáž vyrovnat podmínky ve vnitrostátní dopravě (jako krajní ústupek).

3) Nařízení 561/2006/EU

- Minimálně jednou za tři týdny povinný 45-hodinový týdenní odpočinek řidiče ve státě registrace dopravce potlačí nomádský způsob služeb i letter-boxy.

4) Nařízení 593/2008/EU (Řím I)

Využitím článku 8, odstavec 2 a 3 jasně určit právo státu, jímž se řídí pracovní smlouva. Smlouva se pak řídí právem země, v níž, případně z níž, zaměstnanec při plnění smlouvy obvykle vykonává svoji práci. Za změnu země obvyklého výkonu práce se nepovažuje, když zaměstnanec dočasně vykonává svou práci v jiné zemi.

Nelze-li rozhodné právo na základě odstavce 2 určit, řídí se smlouva právem země, v níž se nachází provozovna, která zaměstnance zaměstnala.

Uplatněním nařízení v případech, kdy se zaměstnanec nevrátí do státu provozovny v období 60 dnů, dojde k vyrovnání podmínek a dosažení deklarovaného cíle.

K ostatním bodům návrhu Silničního balíčku vede ČESMAD diskusi jednak se členy, jednak s ostatními svazy. Na rozdíl od pravidel pro vysílání je zde časový prostor pro hledání kompromisů a formulace konečných řešení.

Sdružení ČESMAD BOHEMIA je největším sdružením autodopravců v České republice. Hájí zájmy 2 263 členů z celé republiky, kteří provozují 22 000 nákladních vozidel a 4 400 autobusů v mezinárodní a vnitrostátní silniční dopravě.