



Ing. Michaela Šojdrová
fcb/michaela.sojdrova
twit/msojdrova
www.sojdrova.cz
michaela.sojdrova@ep.europa.eu

28. 2. 2018

Navrhují jednodušší a přehlednější pravidla pro řidiče v mezinárodní přepravě

24. ledna jsem informovala o návrhu Komise stanovující konkrétní pravidla pro vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy[1]. Tento týden (25. února) jsme ve Výboru pro zaměstnanost a sociální věci (EMPL) prodiskutovali podané pozměňovací návrhy. Ráda bych Vás při této příležitosti seznámila se svými pozměňovacími návrhy a shrnula proběhlou diskusi.

Mým názorem je, že sektor dopravy je příliš mobilní na to, aby se na něj vztahovala obecná pravidla pro vysílání pracovníků, a to bez ohledu na podobu těchto pravidel. Pro dopravce by bylo příliš složité, aby třeba i v rámci jediného dne své řidiče odměňovali podle rozdílných sazeb několika členských států. Potíže by s tím dopravci měli bez ohledu na to, od jakého dne by se pravidla uplatnila. Dopravci na takový systém totiž nejsou vybaveni. Potřebovali by další personální kapacity a museli by se vypořádat s tím, že povinné sazby odměňování nejsou v praxi vždy transparentně zveřejňovány. Nová náročnější pravidla by poškodila především malé dopravce a omezila tak zdravou konkurenci na trhu. Z tohoto důvodu jsem podala pozměňovací návrh, který navrhuje jasné vynětí sektoru silniční dopravy z pravidel vysílání pracovníků[2]. Navrhují, aby byla vyňata jak tranzitní doprava (s čímž návrh Komise sice počítá, ale nestanovuje tak explicitně), tak i mezinárodní doprava. Režim vysílání pracovníků by se v silniční dopravě uplatnil pouze na kabotáž.

Musíme být ovšem připraveni na možnost, že vyloučení dopravy, které navrhuje i navrhovatelka stanoviska výboru EMPL, nezíská ve výboru podporu většiny. Pro tento případ je potřeba nastolit i takové pozměňovací návrhy, které by návrh Komise alespoň zmírnily a na rozdíl od plošného vynětí by mohly být pro většinu poslanců akceptovatelné. Pokud by žádné alternativní návrhy podány nebyly, hrozilo by, že by se v případě nedostatečné podpory vynětí silniční dopravy uplatnil návrh Komise, který je pro dopravce mimořádně nevýhodný.

Jako alternativu podporuji případné prodloužení počtu dní, které slouží jako práh mezi situacemi, kdy se pravidla hostitelského členského státu ohledně odměňování a dovolené neuplatní, a situacemi, kdy už se uplatní (a to od samého počátku vyslání). V tomto směru podporuji svou kolegyni z EPP, která navrhuje prodloužení prahu z 3 na 9 dní za současného vyloučení započítávání dob odpočinku.

ING. MICHAELA ŠOJDROVÁ

POSLANKYŇE EVROPSKÉHO PARLAMENTU

ASP 6F343, Rue Wiertz 60, B-1047 Brussels, Belgium

Sama navrhuji odlišnou metodu výpočtu, která by byla založena na počtu hodin a nikoliv počtu dní.[3] Do počtu hodin by se navíc započítala jen pracovní doba a doba pracovní pohotovosti, nikoliv doba odpočinku. Výhodou je jednak to, že by dopravci rovnou sčítali hodiny, aniž by se museli zabývat komplikovanější kalkulací navrhovanou Komisí (kdy je nejdříve potřeba zaokrouhlit hodiny odpracované v rámci jednoho dne na půl dny či celé dny, a teprve poté tyto půldny a celé dny sečíst). Další výhodou je, že práh založený na počtu hodin by byl spravedlivější a vyváženější, protože by lépe vypovídal o tom, kolik času řidič na území daného státu skutečně strávil. Více by tedy zohledňoval např. situace častějších, ale za to kratších cest na území jiného státu. Navrhuji práh 45 hodin, který by i v těch nejzazších situacích (s ohledem na možnost redukovat dobu odpočinku až na 9 hodin) v přepočtu odpovídal alespoň třem dnům, ale mohl by být rozložen na větší počet dnů. Dlužno dodat, že přesná kalkulace hodin v praxi pravděpodobně za současného právního a faktického rámce nebude možná, at už se budou počítat dny nebo hodiny. Je však potřeba počítat se zavedením tzv. inteligentního tachometru, jehož zavedení by poslanci chtěli urychlit. Pokud se podaří přijetí tachometru urychlit tak, jak navrhuji mnozí poslanci, mohli bychom se ho dočkat už do roku 2021.

Můj další pozměňovací návrh usiluje o jisté zjednodušení, pokud by se na silniční dopravu pravidla o vysílání pracovníků skutečně vztahovala. Dopravci by tak museli výplaty řidičů vypočítávat podle odměn platných v jednotlivých členských státech, na jejichž území během kalendářního měsíce pracovali déle, než odpovídá určenému časovému prahu. Aby se zátěž pro dopravce alespoň snížila, navrhuji, aby Komise vytvořila digitální nástroj, software, který by sloužil pro kalkulaci mezd.[4] Členské státy by měly povinnost notifikovat Komisi své sazby odměňování. Tyto sazby by Komise společně s dalšími potřebnými daty musela do systému zaznamenávat. Dopravci by poté již do „kalkulačky“ (která by jim byla přístupná zdarma) zadávali pouze počet hodin/dnů, které řidič na území daného státu v daném kalendářním měsíci odpracoval. I tento systém by pro dopravce pochopitelně znamenal jistou administrativní zátěž. Část zátěže by však byla přenesena na Komisi a na členské státy. Dopravcům by přinejmenším odpadla povinnost složitě zjišťovat, jaké sazby odměňování se v jednotlivých státech (popřípadě jednotlivých oblastech těchto států) uplatňují.

I v ostatních pozměňovacích návrzích jsem se snažila nastolit větší flexibilitu a rovnováhu mezi zájmy západoevropských a východoevropských států. V případě spolupráce členských států při provádění kontrol, navrhuji, aby měly členské státy možnost společnou dohodou prodloužit lhůtu potřebnou pro to, aby jeden stát vyhověl požadavku jiného státu.[5] U notifikační povinnosti dopravce zase navrhuji upřesnění, že byť je dopravce povinen předem nahlásit i dobu vyslání, jedná se pouze o předpokládanou dobu vyslání.[6] Skutečná doba vyslání může být fakticky podstatně delší kvůli různým překážkám nezávislým na vůli řidiče i dopravce (dopravní situace, technické problémy s vozidlem, prodleva při převzetí zboží, apod.). Dopravce by v takových případech neměl být vystaven postihu.

Vítám i některé návrhy kolegů. Oceňuji například jasné odlišení předmětu kontrol prováděných v provozovnách a na silnici. Dodržování požadavků ohledně pracovní doby by mělo být posuzováno pouze během kontrol konaných v provozovnách. V prostorách společnosti je totiž možné se o požadavcích přesvědčit snáze, bez zbytečného zdržování přepravy. Zamlouvá se mi i návrh, který by z aplikace pravidel o vysílání pracovníků vyloučil

ING. MICHAELA ŠOJDROVÁ

POSLANKYNĚ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

ASP 6F343, Rue Wiertz 60, B-1047 Brussels, Belgium

dopravní operace do vzdálenosti 100km od hranic. Zamezilo by se tak nepřiměřenému dopadu návrhu na pravidelné kratší cesty.

Během diskuse zazněla celá škála názorů a nápadů, ze kterých bylo vždy patrné, ze kterého členské státy daný poslanec pochází. Ze strany poslanců z převážně „starých“ členských států často zazníval argument sociální ochrany. Jestliže prosazují, aby se pravidla pro vysílání na řidiče neaplikovala, neznamená to, že bych řidičům nepřála lepší podmínky. Naopak. Je potřeba situaci vnímat v širším kontextu. Řidiči nejsou ve stejné situaci jako vyslaní pracovníci, protože se pravidelně vrací do svého státu zaměstnání, ve kterém bydlí a realizují své útraty. Je potřeba zohlednit, že částečně zvýšené náklady řidičů a odloučení od rodiny je vykompenzováno dietami, které navíc nepodléhají zdanění. Pokud by se na většinu řidičů vztahoval požadavek odměňování dle sazeb západoevropských států, bylo by to pro řadu menších dopravců likvidační. Větší dopravci by sice změnu ustáli, ale podstatně by se jim zvýšili náklady. Vyšší náklady by se pochopitelně promítly do cen nebo by dopravci byli nuceni řidiče propouštět. Kde nebude práce pro řidiče, bude ušlechtilý cíl sociální ochrany málo platný.

Nastávající vyjednávání o kompromisech vyžaduje pochopení pro zájmy všech aktérů a měla by nás dovést k pravidlům, která budou vyvážená, transparentní a v praxi vynutitelná.

S kompletním zněním všech pozměňovacích návrhů se můžete seznámit na oficiálních stránkách výborů pod následujícími odkazy:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fNONGML%2bCOMPARL%2bPE-615.267%2b01%2bDOC%2bPDF%2bV0%2f%2fCS>

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fNONGML%2bCOMPARL%2bPE-616.838%2b01%2bDOC%2bPDF%2bV0%2f%2fCS>

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fNONGML%2bCOMPARL%2bPE-616.903%2b01%2bDOC%2bPDF%2bV0%2f%2fCS>

[1] Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU

[2] PN č. 150

[3] PN 177, 194, 219, 227, 235

[4] PN 236

[5] PN 117

[6] PN 269

ING. MICHAELA ŠOJDROVÁ

POSLANKYNĚ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

ASP 6F343, Rue Wiertz 60, B-1047 Brussels, Belgium

Kontakt:

Eva Rybková
pr@sojdrova.cz
+420 778 492 769

ING. MICHAELA ŠOJDROVÁ

POSLANKYNĚ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

ASP 6F343, Rue Wiertz 60, B-1047 Brussels, Belgium