



Zpráva projektu TransFair

Cesta k transparentnímu a spravedlivému odměňování a pracovním podmínkám v odvětví dopravy

Bettina Haidinger (FORBA)

Vídeň, červen 2022



PROJEKT TRANSFAIR

Spravedlivé odměňování a důstojné pracovní podmínky v přeshraniční silniční dopravě a jejich prosazování jsou jednou z hlavních priorit evropských debat o rovných právech pracovníků na cestách v Evropě. Po letech vyjednávání byl v roce 2020 přijat **balíček mobility I**, který přináší nová pravidla pro dopravce poskytující přeshraniční dopravní služby a nové nástroje pro orgány ke kontrole jejich dodržování. Očekává se, že předpisy se staly jasnějšími a jejich prosazování bude účinnější.

V této souvislosti se **výzkum** v rámci projektu TransFair zaměřil na ekonomické aspekty silniční dopravy v Evropě, pracovní podmínky řidičů jiného členského státu nebo třetích zemí a správné odměňování v přeshraničním prostředí. Projekt Trans-

Fair rovněž zkoumal, s jakými problémy se setkávají inspektoráty při kontrole dodržování předpisů ze strany dopravců a jak lze lépe chránit práva a nároky řidičů. **Spolupráce** zúčastněných stran bylo dosaženo prostřednictvím řady dvoustranných a mezinárodních seminářů a akcí mezi dopravními odbory a inspektoráty práce z různých evropských zemí. Pro **zlepšení informovanosti** řidičů v evropské silniční dopravě byly vytvořeny vícejazyčné letáky.

Tato zpráva zdůrazňuje klíčová zjištění a výsledky projektu, poskytuje podklady pro osvědčené postupy kontrolních orgánů a předkládá návrhy na účinný a proveditelný regulační rámec pro řešení porušování pracovního práva v přeshraniční silniční dopravě.

DLOUHÉ DOPRAVNÍ ŘETĚZCE V EVROPSKÉ SILNIČNÍ DOPRAVĚ

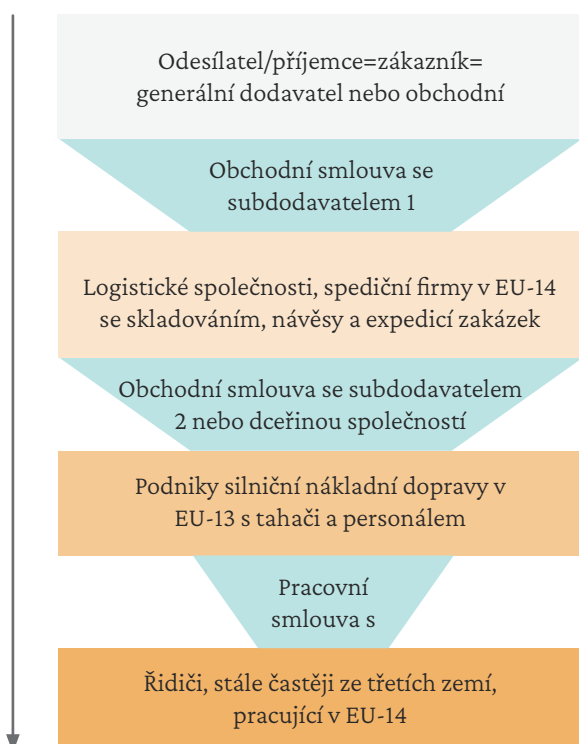
V posledním desetiletí se **přeshraniční silniční doprava masivně přesunula od západoevropských dopravců k východoevropským**: V letech 2010-2019 společností se sídlem v zemích EU-13 přepravovaly více zboží do zahraničí (v průměru +5,60 %), zatímco společnosti se sídlem v EU-14 přepravovaly méně (v průměru -1,74 %). Zají-

mavé však je, že **obrat z vývozu služeb silniční dopravy** se zvýšil v obou částech Evropy, strměji ve východní než v západní Evropě.

Zatímco samotnou přeshraniční přepravu provádějí dopravci se sídlem ve východní Evropě a jejich řidiči, objednávky obvykle přicházejí od západoevropských logistických společností, kde se zpracovávají činnosti s vyšší hodnotou, řízení zákaznických vztahů, logistika a zpracování objednávek včetně expedice. Přepravní zakázku zadává firemní zákazník, například společnost z automobilového průmyslu nebo řetězec supermarketů, který je odesílatelem nebo příjemcem zboží. Nacházejí se na vrcholu dodavatelského řetězce a mají nad ním ekonomickou moc. V důsledku toho **vzniká dlouhý dopravní řetězec (Obrázek 1)**, který se opírá o společnosti a pracovníky z EU a třetích zemí, kteří mají v řetězci různé (mocenské) postavení. Jelikož je konkurence silně založena na nákladových faktorech, speditéři a zákazníci vyvíjejí vysoký tlak na náklady a výkonnost dopravců, kteří se rovněž dopouštějí praktik, jež nejsou v souladu s předpisy. **Přímé důsledky porušování sociálních předpisů** – únava řidičů, příliš málo odpočinku a příliš dlouhá doba řízení a nesprávné odměňování – **nese poslední článek řetězce, řidiči**.

Ekonomické tlaky způsobené dlouhými smluvními řetězci a nízkými mzdovými sazbami nejenže ekonomicky poškozují pracovníky, ale mají nepříznivé dopady na zdraví a bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Vystává klíčová otázka: **kdo nese odpovědnost za bezpečnost silničního**

Obrázek 1: Typický přeshraniční dopravní řetězec



INFOBOX 1: EKONOMICKÁ ODPOVĚDNOST ZAMĚSTNAVATELE PROSTŘEDNICTVÍM BEZPEČNÝCH SAZEB, ODPOVĚDNOSTI KLIENTA A NÁLEŽITÉ PÉČE V DOPRAVNÍCH ŘETĚZCÍCH

Cílem **systemů bezpečných sazeb** je, aby zaměstnavatel (odesílatel/příjemce přepravní služby) byl odpovědný za důstojné platové a pracovní podmínky a bezpečnost v přepravním řetězci. Systém bezpečných sazeb je veřejný nebo soukromý regulační systém pro dopravní trh přijatý prostřednictvím právních předpisů nebo dohod mezi zaměstnavateli, dopravními společnostmi a odbory. Stanovuje minimální sazby za přepravu a musí zaručit předvídatelnou úhradu nákladů dopravních společností a řidičů a důstojnou odměnu za veškerou odpracovanou dobu. Bezpečná sazba se stanovuje na základě konzultací s více zúčastněnými stranami, je závazná a vymahatelná. Systém bezpečných sazeb byl zaveden v Jižní Koreji.

Ekonomické odpovědnosti zaměstnavatele v dopravních řetězcích lze dosáhnout také prostřednictvím **právních předpisů o odpovědnosti klienta**. **Směrnice o vysílání řidičů** (Infobox 2) stanoví možnost sankcionovat odesílatele, speditéry, dodavatele a subdodavatele za nedodržování vnitrostátních předpisů podle této směrnice, včetně minimální mzdy. Vnitrostátní zákonodárci by nyní (!) měli toto usta-

novení zvážit a provést při transpozici směrnice do vnitrostátních právních předpisů. V Německu je odpovědnost objednatele zakotvena v zákoně o minimální mzdě (MiLoG). Objednatelé mohou být činěni odpovědnými za vyplácení minimální mzdy subdodavatelům, a dokonce i svým subdodavatelům. Toto nařízení bylo úspěšně použito k **dosazení vyrovnání** mezi českým řidičem zaměstnaným subdodavatelem firmou pro Deutsche Post AG a klientem. Nakonec byla řidiči vyplacena dlužná mzda ze strany klienta Deutsche Post AG.

Modely náležité péče založené na zaměstnancích jsou dalším způsobem, jak dosáhnout ekonomické odpovědnosti zaměstnavatele. **Model „Náležité péče v silniční dopravě“ (RTDD)**, který zavedly dva světové odborové svazy, ITF a IUF, a nizozemská nadace FVB VNB, zahrnuje aktivní monitorování porušování lidských práv v dodavatelských řetězcích silniční dopravy. Odbory a zaměstnavatelé uzavírají dohody a provádějí audity shora dolů na základě šetření odborů zdola nahoru s cílem identifikovat a napravit případy zneužívání v dodavatelských řetězcích silniční dopravy.

provozu, pracovní podmínky řidičů a správné odměňování? Velmi slibné strategie řešení **ekonomické odpovědnosti zaměstnavatele** v řetězcích

silniční dopravy jsou na politickém programu **Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (ITF)** a **Mezinárodní organizace práce (ILO)** (Infobox 1).

SPRAVEDLIVÉ ODMĚŇOVÁNÍ – KLÍČOVÝ PROBLÉM V PŘESHRAŇNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Po celoročních debatách o balíčku mobility I již vstoupily nebo brzy vstoupí v platnost nejnovější změny **evropské legislativy** týkající se pracovních a sociálních podmínek a spravedlivé hospodářské soutěže v evropské silniční nákladní dopravě. **Pravidla týkající se odměňování mezinárodních řidičů zůstávají složitá** (Infobox 2). Závisí na evropské legislativě, národních předpisech o odměňování řidičů a neustále se mění i v důsledku pravomocí evropské jurisdikci Evropského soudního dvora.

Výzkum projektu TransFair ukázal, že **struktura odměn řidičů v EU-13 je dosti podobná**. Většinou se skládá z poměrně nízké minimální mzdy, ke které se připočítávají diety, odměny za ujeté kilometry a bonusy. **Řidiči na mezinárodních cestách často nedostávají správně zapláceno**. Nesrovnalosti sahají od nedostatečného vyplácení v důsledku nesprávného uvedení místa pracovní smlouvy řidičů přes nedodržování pravidel pro vysílání, vyplácení denních dávek na základě ujetých kilometrů namísto hodinové mzdy až po

nesprávné srážky z odměny. Kontrola a posuzování správného vyplácení odměn v silniční dopravě je výzvou jak pro úřady, tak pro řidiče:

Pro posouzení použitelnosti pravidel vysílání nebo pracovních a sociálních předpisů hostitelské země a pro zjištění odpovědnosti zaměstnavatele za nároky pracovníků je nezbytné **sledovat dopravní řetězec**: Kde byly příkazy uloženy? Kde byly přepravní služby provedeny? Kdo jsou podnikoví účastníci dopravního řetězce?

Na jedné straně jsou **tachograf a karta řidiče** (Infobox 3) důležitým prostředkem pro evidenci pracovní doby, doby řízení a doby odpočinku a pro zjištění, kde řidiči strávili pracovní dobu. Na druhé straně pro vyjasnění odpovědnosti při vysílání zboží poskytuje **CMR** (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) užitečné informace o odesílateli a příjemci přepravní služby, dopravci a všech následných dopravcích. Digitální CMR a tachograf by byly ještě lépe chráněny proti manipulaci než jejich analogové nebo papírové ekvivalenty.

INSPEKCE PRÁCE V PŘESHraniČNÍ SILNIČNÍ DOPRAVĚ – VÝZVY A OSVĚDČENÉ POSTUPY

Komplexní právní předpisy v kombinaci se složitými přeshraničními obchodními modely v evropské silniční dopravě představují pro kontrolní orgány výzvu při sledování dodržování předpisů ze strany dopravců a při odhalování porušení předpisů.

Klíčovou výzvou je **uplatňování a interpretace protichůdných právních norem týkajících se odměňování řidičů**. Je zapotřebí jasných výkladů platných předpisů, aby se předešlo rozporům a případnému soudnímu napadení správních rozhodnutí inspektorů. Evropský orgán pro pracovní záležitosti (ELA) poskytuje inspektorům **podrobné informace a pokyny k prosazování evropských právních předpisů**. V roce 2022 je kladen důraz na odvětví silniční dopravy, neboť

se uplatňuje řada nových pravidel vyplývajících z balíčku mobility I a je třeba zavést nové nástroje ke zlepšení výsledků prosazování a kontrol.

Dalším problémem pro účinnou kontrolu dodržování předpisů je skutečnost, že v různých členských státech EU jsou různé **donucovací orgány** (inspektořáty práce, finanční/celní policie, silniční policie v zastoupení ministerstev dopravy) **příslušné ke kontrole různých, i když vzájemně souvisejících záležitostí** (odměňování, sociální předpisy, doba odpočinku a řízení, bezpečnost silničního provozu, kontrola vozidel, přístup na trh). Specializované útvary a odborná školení, jakož i udržitelná a trvalá přeshraniční (infobox 4) nebo **meziinstitucionální spolupráce** (infobox 5) by mohly zlepšit kontroly a výsledky kontrol.

INFOBOX 2: VYSÍLÁNÍ ŘIDIČŮ – NEJEDNOZNAČNÁ PRAVIDLA

Směrnice o vysílání řidičů stanoví, kdy se na řidiče na mezinárodních cestách vztahují pravidla platná pro vyslané pracovníky, tj. kdy mají nárok na minimální mzdové sazby a základní pracovní podmínky hostitelské země (např. dovolená, maximální pracovní doba, ochrana pracovníků). **Odborníci hodnotí novou směrnici rozporuplně**: pozitivní je, že jsou jasně stanovena pravidla vysílání, která se uplatňují v kabotáži a neuplatňují se v tranzitním a dvoustranném provozu. Na druhé straně, v případě mezistátních operací **existuje několik výjimek z použitelnosti pravidel pro vysílání pracovníků**.

Kromě toho Evropský soudní dvůr ve věci van den Bosch vs. FNV upřesnil, že pravidla pro vysílání se na silniční dopravu vztahují pouze v případě, že existuje „**dostatečná vazba**“ mezi pracovními činnostmi řidiče a územím, kde tyto činnosti vykonává.

Vyjasnění a prosazování bude tedy záviset na **konkrétním provedení a kodifikaci** směrnice a rozsudku Evropského soudního dvora do vnitrostátních právních předpisů.

INFOBOX 3: VÍCEJAZYČNÉ INFORMACE PRO ŘIDIČE NA MEZINÁRODNÍCH CESTÁCH: POUŽÍVEJTE TACHOGRAF!

Jste řidič kamionu v Evropě?

Máte právo na minimální mzdu země, ve které pracujete!



V rámci projektu TransFair byly vydány **vícejazyčné letáky** pro řidiče na mezinárodních cestách, které informují o základních pracovních právech a o tom, jak je nejlépe prosazovat.

Belgický odborový svaz BTB-ABVV vydal brožuru v **10 jazycích, která pomáhá řidičům používat tachografy** ve vozidle k dokumentaci jejich pracovní doby, doby dostupnosti a doby řízení.

Tachograf je klíčovým nástrojem, který řidičům umožňuje mít k dispozici doklad o jejich skutečné pracovní době. **Řidiči by měli tachograf považovat za užitečný archiv dokumentace své pracovní doby** a měli by být poučeni a vyškoleni, jak údaje z tachografu zaznamenávat.

Tachograf je také klíčovým nástrojem pro **kontrolní orgány**, které kontrolují dodržování předpisů dopravci, pokud jde o odpočinek, řízení a skutečnou pracovní dobu a správné odměňování.



Kromě toho inspektoráty využívají k monitorování dodržování předpisů ze strany dopravců digitální kontrolní zařízení, jakož i elektronické nástroje pro sdílení dat, registraci a kontrolu. Například **system pro výměnu informací o vnitřním trhu (IMI) výrazně zlepšil komunikaci mezi inspektoráty různých zemí**. Nyní byl přizpůsoben pro **položky související s dopravou**. Nástroje specifické pro dopravu, jako je evropský registr podniků silniční dopravy a systém hodnocení rizik, se stále zdají být **nedostatečně využívány**. Z hlediska prosazování předpisů v silniční dopravě mohou **údaje z tachografů** pomoci při prosazování správného provádění pracovníprávních předpisů. Inspektoráty práce se však často nespécializují na odvětví, jako je silniční doprava s jejími složitými pravidly, nebo nejsou odpovědné za specifické typy kontrol, jako je odečítání tachografů nebo zastavení vozidla na silnici.

V neposlední řadě se inspektoři při konkrétní kontrole musí vypořádat s **jazykovou bariérou**, a to jak při kontrole dokladů o vozidle, dopravě a mzdových listů, tak při komunikaci s řidiči. Řidiči mají často nedostatek informací o svých nárocích a právech, nemají důvěru v kontrolní orgány a nejsou ochotni spolupracovat a poskytovat informace. Přímá komunikace s řidiči je klíčová pro získání informací o porušování předpisů ze strany společnosti a pro ochranu řidičů. Zároveň jsou řidiči zranitelní a obávají se postihu. Proto je nutné brát zranitelnost řidičů vážně, zejména pokud pocházejí ze třetích zemí. Řidiči by si měli uvědomit výhody, které spolupráce s inspektoráty práce přináší (Infobox 6).

INFOBOX 4: SPOLEČNÉ PŘESHraniČNÍ A KOORDINOVANÉ KONTROLY V ODVĚTVÍ DOPRAVY

ELA podporuje **organizaci jednotných či společných přeshraničních inspekci**. Pro provádění společných nebo jednotných inspekci poskytuje ELA **koncepční, logistickou a technickou podporu, právní expertizu** a také **překladačské a tlumočnické služby**.

Přínosy takových společných akcí jsou různorodé: národní inspektoráty spojují vyšetřovací pravomoci, odborné znalosti a zdroje, vyměňují si informace o kontrolních postupech a porovnávají chování a důkazy o dodržování předpisů. Nedostatečné zdroje, náročná koordinace, včetně překonávání jazykových bariér, nedostatek informací o kompetencích, kontaktních místech a odborných znalostech v oblasti přeshraničních aspektů mohou ztížit dobré výsledky společných akcí.

RoadPol, Evropská síť silniční policie, a ELA zahajují společnou kontrolní činnost zaměřenou na práva pracovníků a bezpečnost silničního provozu. **Sdružují** donucovací orgány, silniční policisty, celníky, inspektory silniční dopravy, inspekce práce a sociálního zabezpečení a úředníky ELA, aby prováděli společné silniční kontroly. Tyto činnosti jsou klíčové pro **upevnění vztahů a spolupráce** na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni mezi různými orgány a zúčastněnými stranami, pro **výměnu informací a osvědčených postupů** o nových právních předpisech v oblasti silniční dopravy a konkrétních kontrolních metodách.

INFOBOX 5: INTERINSTITUCIONÁLNÍ SPOLUPRÁCE MEZI ODBORY A DONUCOVACÍMI ORGÁNY VE SLOVINSKU

V roce 2017 slovinský inspektorát práce zahájil projekt s názvem „Eliminace konfliktů na pracovišti“. Pracovníci, kteří nedostali správnou odměnu, a to i za práci v zahraničí, se mohou obrátit na pracovní skupinu projektu a mohou podat žádost o mediaci svého sporu. Tato mediace je bezplatná a představuje pro pracovníka rychlý způsob, jak dosáhnout vyřešení svých nároků. Pokud je dosaženo dohody a pracovní skupina ji přijme, jedná se o vykonatelný titul, který může pracovník použít jako exekuční titul u soudu.

Pracovní skupina spolupracuje se všemi odborovými svazy, včetně slovinského dopravního svazu NSDS (Neodvisni Sindikat Delavcev Slovenije) a odborového svazu ZSSS (Zveza svobodnih sindikatov Slovenije). S těmito odbory pracovní skupina řeší případy pracovníků v dopravě, kteří nedostali řádně

zaplacen. Pracovní skupina je dočasnou projektovou jednotkou slovinského inspektorátu práce a projekt má omezené časové trvání. Ukázalo se, že jde o dobrou praxi, jak jednoduchým a účinným způsobem vymáhat nároky pracovníků, a zasloužila by si dlouhodobé a udržitelné provádění.

Odborové svazy NSDS a ZSSS posílily spolupráci s donucovacími orgány také prostřednictvím **několika koordinovaných silničních akcí, do kterých se zapojil státní daňový úřad a dopravní úřad.** Akce byly zaměřeny na informování řidičů o jejich právech a možnostech jejich vymáhání prostřednictvím distribuce letáků o oprávněních a činnosti NSDS, na zvyšování povědomí o chování, které není v souladu s předpisy, a na poučení o správném používání tachografu.

INFOBOX 6: VÍCEJAZYČNÉ LETÁKY A DOTAZNÍKY PRO ŘIDIČE NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Belgický inspektorát práce **připravil pro řidiče vícejazyčné letáky o nových pravidlech vyplývajících z balíčku mobility I**. Leták poskytuje informace o minimální mzdě, použitelnosti předpisů o vysílání, právu na návrat domů, o informacích, pokud řidič pracuje pro společnost typu „poštovní schránky“, o belgických institucích a internetových stránkách, na které se řidiči mohou obrátit pro informace a podporu.

Norská inspekce práce pracuje s podrobnými a cílenými, ale jednoduchými **dotazníky, které jsou k dispozici v 15 jazycích**. Úřad se prezentuje jako orgán odpovědný za zajištění bezpečného pracovního prostředí řidičů. V úvodu dotazníku je uvedeno, že řidiči na kabotážních nebo kombinovaných přepravách v Norsku mají nárok na mzdy a pracovní podmínky podle norských zákonů. Veškeré informace, které řidiči poskytnou, proto mohou pomoci zjistit, na jaká práva mají nárok.

VÝSTUPY PROJEKTU TRANSFAIR

BTB-ABVV (2022): [URENBOEKJE](#) | [LIVRET D'HEURES](#) | [LOGBOOK](#) | [STUNDENBUCH](#) | [ПЪТЕН ДНЕВНИК](#) | [PONTAJ](#) | [ТАБЕЛЬ УЧЕТА](#) | [РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ](#) | [ÇALIŞMA SAATLERI](#) | [KAYIT DEFTERI](#) | [KARTA EWIDENCJI](#) | [CZASU PRACY](#) | [ČASOVÝ ZÁZNAM](#)

Sandra Stern (2021): TransFair Training material: Six tools to organise truck drivers in Europe. [EN](#) [DE](#) [SI](#) [CZ](#) [PL](#)

TransFair Leaflets for drivers on international journeys between Germany and Poland. [DE](#) [PL](#) [UKR](#) [RU](#)

TransFair Leaflets for drivers on international journeys between Austria and Slovenia. [DE](#) [SI](#) [BHS](#) [EN](#)

TransFair Leaflets for drivers on international journeys between Czechia and Belgium, Austria or Belgium. [EN](#) [CZ](#) [RU](#)

Bettina Haidinger & Ulrike Papouschek (2021): Cross-border road freight transport and fair work. Evidence from Austria and Slovenia. Vienna. [EN](#)

Olga Gheorghiev (2021): Third-country nationals and the road transport labour market in the Czech Republic. Praha. [EN](#)

Dominik Owczarek (2020): Employment of third country nationals and the role of temporary agencies in the Polish transport sector. Warsaw. [EN](#) [PL](#)

Lynn De Smedt & Frederic De Wispelaere (2020): Road freight transport in the EU. In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market. A quantitative sectoral analysis. [EN](#)

Lynn De Smedt & Frederic De Wispelaere (2021): Road freight transport in the EU. In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market. A quantitative sectoral analysis. EXECUTIVE SUMMARY. [EN](#)

KONSORCIUM PROJEKTU TRANSFAIR

Konsorciium TransFair tvoří výzkumné ústavy FORBA (AT, koordinátor) a KU Leuven/HIVA (BE), nezisková organizace MKC (CZ), odborové svazy ÖGB-vida (AT), BTB-ABVV (BE), NSZZ „Solidarność“ (PL), NSDS a ZSSS (SI), OSD (CZ), catus (SRB), ETF, instituce na podporu zaměstnanců AK Wien (AT) a Faire Mobilität (GER), jakož i národní inspektoráty práce (BE, SI).

Cesta k transparentnímu a spravedlivému odměňování a pracovním podmínkám v odvětví dopravy | GA Nr. VS 2019/0401| TransFair získává finanční prostředky od EK v rámci programu EU EaSI. Vyjádřené názory odrážejí pouze názor autorů. EK neodpovídá za jakékoli využití informací v něm obsažených. | <https://transfair-project.eu/>

Zpráva projektu TransFair Cesta k transparentnímu a spravedlivému od- měňování a pracovním podmínkám v odvětví dopravy

červen 2022



<https://transfair-project.eu/>