



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telefon +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
E-mail: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte
Federace odborů pracovníků v dopravě v Evropské unii

Brusel, 2. března 2015

Vysvětlivka ETF k uplatnění národní minimální mzdy v sektoru silniční dopravy: opatření uložená legislativou EU

1. ledna 2015 Německo zavedlo na národní úrovni minimální mzdu, která se týká i silniční dopravy.

21. ledna Evropská komise spustila pilotní postup EU za účelem objasnění zejména uplatnění německé minimální mzdy při čistě tranzitní silniční dopravě.

26. ledna ETF vydala prohlášení týkající se oprávněnosti použití německé minimální mzdy na sektor silniční dopravy. Prohlášení stručně ukazuje, že je plně v souladu s pravidly společenství, zejména s nařízením o vysílání pracovníků (směrnice 96/71/EC) a nařízením Řím I (směrnice (ES) č. 593/2008).

Tato vysvětlivka ETF odůvodňuje právní argumenty, které jsou plně založeny na legislativě a judikatuře EU, tudíž že minimální mzda a podmínky konkrétního členského státu se vztahují na jakéhokoli profesionálního řidiče vykonávajícího svoji práci z a do svého konkrétního členského státu jsou-li splněny podmínky stanovené v nařízením o vysílání pracovníků nebo nařízením Řím I. To, bez ohledu na národnost řidiče a na typ dopravy, kterou provádí - kabotáž¹, přeshraniční doprava², kombinovaná doprava³, mezinárodní doprava. Proto není pochyb, že použití německé mzdy – nebo minimálních národních opatření, pokud jde o platy a podmínky daného členského státu – v odvětví silniční dopravy je v souladu s pravidly společenství.

Vysvětlivka ETF je založena na výše citovaném nařízením o vysílání pracovníků (Směrnice 96/71/ES) a nařízením Řím I (Směrnice (ES) č. 593/2008), jakož i na rozhodnutí Evropského soudu v případě Koelzsch (15. březen 2011).

Pokud jde o uplatňování minimální mzdy při silniční dopravě, ETF doporučuje rozhodnutí německé vlády z důvodů vysvětlených v prohlášení ETF ze dne 26. ledna 2015 (viz Příloha).

¹ Kabotáž se týká vnitrostátní silniční dopravy, kdy jsou místa nakládky a vykládky ve stejném členském státě, a které provádí dopravce se sídlem v jiném členském státě. Pravidla společenství z roku 2009 (směrnice (ES) č. 1072/2009) omezují počet po sobě jdoucích kabotáží, které může dopravce provést. Při použití stejného vozidla může dopravce provést až tři po sobě jdoucí kabotáže v hostitelské zemi, při dodržení pravidel pro mezinárodní dopravu. Vozidlo poté musí hostitelskou zemi členského státu opustit. Poslední vyložení v průběhu kabotáže před opuštěním hostitelské členské země se uskuteční do 7 dnů od poslední vykládky v hostitelském členském státu v průběhu příchozí mezinárodní dopravy. Počáteční kabotáž může být zahájena pouze po plném vyložení v průběhu mezinárodní přepravy. Limit tří kabotáží je vždy zkontrolován podle motorového vozidla (princip sedlového traktoru s návěsem).

² Doprava související s dopravou a nákupem se týká přepravních operací prováděných vozidlem registrovaným v zemi A, převážejícím zboží ze země B do země C.

³ Kombinovaná doprava znamená přepravu zboží mezi členskými státy, kdy nákladní vůz, přívěs apod. nebo kontejner o 20 stopách nebo delší používá silnici v počátečním nebo konečném úseku cesty, kdy tato část překračuje délku 100 km vzdušnou čarou a učinit počáteční nebo konečnou část cesty (viz Článek 1, Směrnice 92/106/EEC):

- mezi bodem, kde je zboží naloženo a nejbližším místem naložení pro počáteční část cesty mezi nejbližšími vhodnými stanicemi a místem, kde je zboží vyloženo na konci cesty, nebo
- v okruhu, který nepřesahuje 150 km vzdušnou čarou od vnitrozemského přístavu nebo mořského přístavu, místa nakládky nebo vykládky.



President Lars Lindgren

1

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



1. Sektor silniční dopravy je zahrnut do směrnice 96/71/EC o vysílání pracovníků (dále jen PWD)

- 1.1. PWD výhradně zahrnuje „podniky obchodního loďstva a jejich personál“ (Článek 1.2). Neexistuje žádné ustanovení vylučující silniční dopravu z rozsahu PWD jak je definována v článcích 1 a 2 týkajících se vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb. To znamená, že PWD se zjevně vztahuje na pracovníky silniční dopravy.
- 1.2. Je rovněž třeba poznamenat, že rozsah směrnice PWD a priori nevylučuje žádné konkrétní formy smluv o přepravě zboží, nejsou-li splněny všechny podmínky stanovené ve směrnici. To znamená, že PWD se vztahuje na mezinárodní smlouvy o dopravě, na kabotáž, kombinovanou a přeshraniční dopravu spadající pod nadnárodní poskytování služeb. Kritéria PWD neomezuje svůj rozsah pouze na profesionální řidiče vykonávající kabotáž.
- 1.3. Nicméně, PWD se vztahuje pouze na dočasný výkon pracovní smlouvy mimo zemi, kde řidič obvykle funguje. Jinými slovy, když země, v které řidič vykoná kabotáž, zemí, v níž obvykle pracuje, PWD již neplatí, ale spíše platí nařízení Řízení I (Směrnice (ES) č. 593/2008), jsou-li splněny dané požadavky (podrobnosti jsou uvedené níže).

2. Rozhodné pracovní právo v kontextu trhu silniční dopravy

- 2.1. Legislativa týkající se dopravy umožňuje dopravcům používat jejich vlastní vozidla za účelem provádění mezinárodní dopravy, kabotáže, přeshraniční a mezinárodní dopravy. Nicméně, základní otázkou pro trh silniční přepravy je řidič, přesněji pracovní právní předpisy vztahující se na řidiče těchto vozidel.
- 2.2. Reakce evropské právní legislativy je založena na rozdílu mezi zemí, v níž řidič obvykle pracuje a tou, do které může být dočasně vyslán.
- 2.3. Evropský soudní dvůr vyzve národní soudy, aby explicitně prozkoumal prováděcí předpisy mezinárodních smluv o zaměstnání za účelem zjištění, v které zemi obvykle pracuje.

2.4. Vysílání pracovníků

V případě PWD platné v silniční dopravě musí řidič vykonávat svoji smlouvu o zaměstnávání v jiném členském státě, než v kterém dočasně pracuje, na dobu určitou. Ve specifickém kontextu silniční dopravy a v souladu s PWD to znamená, že:

- 2.4.1. řidič je vyslán v rámci společnosti/skupiny – tj. řidič je přiřazen do pobočky společnosti, která se nachází v jiném členském státě nebo do jiné společnosti v rámci skupiny;
- 2.4.2. nebo je řidič poskytnut dopravci agenturou pro dočasné zaměstnávání;
- 2.4.3. nebo řidič vykonává nadnárodní poskytování služeb, které ve specifickém kontextu **sektoru silniční dopravy**, představuje:
 - a. Existence poskytování služeb: přeprava ve prospěch třetí strany – tj. dopravní společnost, která není majitelem zboží;
 - b. Poskytování služby jen nadnárodní: to se týká státní příslušnosti smluvních stran, z nichž nejméně tři jsou uvedeny ve smlouvě o dopravě: expeditor, dopravce a příjemce⁴. Aby bylo poskytování služeb považováno za nadnárodní, je třeba, aby dvě z těchto tří smluvních stran měly sídlo v jiném členském státě.

⁴ Termínem „příjemce“ se rozumí příjemce služby a ne příjemce dopravy.



V tomto konkrétním článku 1.3 (a) směrnice 96/71/EC je uvedeno:

“ vyšlou pracovníka na území členského státu na vlastní účet a pod svým vedením na základě smlouvy uzavřené mezi podnikem pracovníky vysílajícím (tj. v konkrétním případě sektoru silniční dopravy společnost sídlící v zemi, v níž řidič dočasně pracuje) a stranou, pro kterou jsou služby určeny (tj. v konkrétním případě silniční dopravy země, kde řidič pracuje pouze dočasně), činnou v tomto členském státě, jestliže po dobu vyslání existuje pracovní poměr mezi vysílajícím podnikem a pracovníkem”.

Příklad: rumunský řidič, který pracuje v Rumunsku, dostane objednávku na dopravu nákladu z Antverp do Paříže (přeshraniční doprava) nebo dopravu kontejneru z Antverp do přístavu v Bruselu (kombinovaná doprava) nebo k přepravě nákladu mezi Bruselem a Liege (kabotáž: operace je provedena na belgickém území). V těchto příkladem je „pracovištěm“ definovaným PWD Belgie. Rumunský řidič tedy musí být odměněn v souladu s odměňováním platným v Belgii, v souladu s ustanoveními PWD, které stanoví, že zaměstnanec musí být placen v souladu s platovými tarify platnými v zemi, do které byl vyslán, jsou-li lepší než v zemi, v níž obvykle pracuje.

2.5. Nařízení Řím I

Ve všech případech, kdy profesionální řidič vykonává svoji činnost v nebo ze země, v níž obvykle pracuje, nebo mimo zemi svého obvyklého pracoviště, ale bez splnění podmínek pro vyslání, se na něj budou vztahovat ustanovení nařízení Řím I (nařízení (ES) č. 593/2008). Jeho individuální pracovní smlouva bude upravena zákonem země, v níž obvykle vykonává svoji práci při plnění smlouvy. Podle výše uvedené směrnice se na jeho situaci vztahuje následující:

2.5.1. **Hlavní zásada slabší strany smlouvy** (viz část 23 a článek 8.1) / jsou-li podmínky jeho pracovní smlouvy méně příznivé než podmínky (plat, pracovní podmínky, atd.) hostitelské země, platí podmínky hostitelské země. Ve skutečnosti směrnice stanoví, že individuální pracovní smlouva se upravuje zákonem zvoleným stranami, toto ustanovení bude podléhat podmínkám stanoveným v:

- a. Článek 8.1 stejné směrnice: *„Taková volba práva však může mít za následek zbavení zaměstnance ochrany poskytované ustanoveními, která nelze smluvně změnit za předpokladu neexistence smlouvy, v souladu s odstavci 2, 3 a 4 tohoto článku.”;*
- b. Část 23 nařízení (ES) č. 593/2008: *„Pokud jde o smlouvy uzavřené se stranami, které jsou pokládány za slabší, je vhodné je chránit kolizními normami, které jsou příznivější vůči jejich zájmům než obecné normy”.*

2.5.2. **Kritéria země obvyklého pracoviště** (viz Článek 8 nařízení (ES) č. 593/2008 a silniční přepravy viz pravidla ECJ v případě Koelzsch z 15. března 2011)/volba použitelného práva dvěma stranami v individuální pracovní smlouvě je nemůže zbavit právních požadavků země, kde pracovník obvykle vykonává svoji práci, jsou-li příznivější pro konkrétního zaměstnance. V souvislosti s tímto, pravidla ECJ v případě Koelzsch (15. březen 2011) objasňuje pojem obvyklého pracoviště s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem silniční dopravy. To znamená, že obvyklé pracoviště je definováno jako země, kde řidič vykonává větší část svých závazků vůči zaměstnavateli, konkrétněji:



- a. Buď místo v kterém nebo z kterého zaměstnanec provádí profesionální aktivity;
- b. Nebo místo, z kterého zaměstnanec dostává pokyny ohledně svých úkolů a organizuje svoji práci;
- c. Nebo místo, na kterém se nachází pracovní nástroje (např. nákladní vůz, atd.);
- d. Nebo místo, kde se doprava z větší části provádí, kde je zboží vyloženo;
- e. Nebo místo, na které se zaměstnanec po dokončení své práce vrací.

Federace odborů pracovníků v dopravě v Evropské unii (ETF) zastupuje více než 3,5 miliónů pracovníků v oboru dopravy z 230 dopravních svazů a 41 evropských zemích, v následujících sektorech: silniční doprava, železniční, námořní doprava, vnitrozemská vodní doprava, letecká doprava, přístavy, turismus a rybářství. ETF je uznávaným sociálním partnerem v sedmi Evropských výborech pro sociální dialog, včetně toho pro silniční dopravu.



President Lars Lindgren

4

Vice Presidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas



Prohlášení ETF ohledně použití minimální mzdy v oblasti silniční dopravy Německem

Od 1. ledna 2015 vstoupilo v Německu v platnost ustanovení o minimální mzdě. Vztahuje se na všechny operace související se silniční dopravou, včetně tranzitu přes území Německa. V oboru byla řešena řada problematických otázek a některé členské státy se snaží s ohledem na použití ustanovení o minimální mzdě v oblasti silniční dopravy seznámit s touto problematikou.

Federace odborů pracovníků v dopravě v Evropské unii (ETF) by chtěla zdůraznit, že platy a podmínky v jednotlivých členských státech se vztahují na všechny dopravní operace, které jsou upraveny směrnicí 96/71/EC (o vysílání pracovníků) a směrnicí (ES) č. 593/2008 (Řím I), ať už se jedná o kabotáže, mezinárodní dopravu nebo kombinovanou dopravu.

S ohledem na uplatňování minimální mzdy tranzitech v silniční dopravě by ETF chtěla znovu zdůraznit, že toto je součást souboru opatření přijatých německou vládou za účelem řešení masivního fenoménu sociálního dumpingu, který sektor silniční dopravy stigmatizuje. Vzhledem k tomu, že Evropská komise nepřijala opatření a neustále zlepšuje důležitou sociální a pracovní situaci v sektoru, členské státy budou i nadále usilovat o národní řešení sociálních podvodů v silniční dopravě, stejně jako řešení pro prosazování pravidel komunity, např. směrnice týkající se vysílání pracovníků a směrnice Řím I týkající se silniční činnosti.

Za tímto účelem, při neexistenci účinných celoevropských řešení ETF plně podporuje opatření přijatá členskými státy, která se podobají těm, která přijala Francie, Belgie a naposledy Německo.

Brusel, 26. ledna 2015

