

# Evropa trestá české „kamioňáky“

Když firma posílá své pracovníky do zahraničí, musí jim zaplatit alespoň minimální mzdu platnou v dané zemi. Čeští dopravci i politici ale zpochybňují, že by tato pravidla měla platit i pro řidiče kamionů a brázdících evropské dálnice.

VOJTĚCH BARTOŠ

**Z**akázky z ciziny živí mnoho českých podnikatelů. Jen za minulý rok bylo z Česka do zahraničí vysláno deset tisíc pracovníků. Za polovinou z nich stojí stavební firmy, které často staví i za českými hranicemi. Rakouské či německé zákazníci lákají na nižší ceny.

Problém je ale v tom, že evropská směrnice o vysílání pracovníků zakotvuje princip stejné odměny za práci ve stejném místě. To v praxi znamená, že české firmy musí svým zaměstnancům platit alespoň minimální mzdu dle právních předpisů hostitelské země. Dále musí plnit řadu dalších administrativních a pracovněprávních povinností, které pro ně znamenají zátěž a zvýšení nákladů.

České firmy to často podceňují a posílají své lidi do ciziny bez potřebných dokumentů. A ani mzdu jim nezvyšují. „Neuvědomují si, že pravidla jsou přísná a rakouské úřady dávají pokuty v řádu desítek tisíc eur. To může i střední firmu položit.“ popisuje své zkušenosti brněnský advokát Michal Vávra, který často radí klientům s problémy v Rakousku.

## Sporo řidiče kamionů

Kromě stavebních dělníků ale teď začali být pokutováni i čeští řidiči kamionů, kteří vozí zboží napříč Evropou. Francouzské úřady začaly v létě vymáhat pravidla pro vysílání pracovníků v oblasti nákladní dopravy. Jednu z prvních pokut dostal v říjnu řidič ČSAD Uherské Hradiště, protože neměl zážiti na úrovni francouzské minimální mzdy. Dříve podobně postupovaly i německé úřady.

Zatímco v případě stavebnictví není mezi právníky sporu o aplikaci evropských pravidel, v oblasti nákladní dopravy panují neshody. „Když se v 90. letech směrnice



ILUSTRAČE RICHARD CORTÉS

ce připravovala, tak se státy nebyly schopny shodnout, jakým způsobem by se měla upravit pravidla pro dopravu. Takže se dospělo ke kompromisu, doprava se ze směrnice vynechala, ale zároveň nebyla explicitně vyloučena. Tím se nyní otevřel prostor pro dohady.“ řekl LN Martin Smolek, jenž má na ministerstvu zahraničí na starosti zastupování České republiky před Soudním dvorem EU.

Přísná pravidla směrnice o vysílání zaměstnanců jsou dle expertů pochopitelné v situaci, kdy pracovníci stavební firmy v cizině delší dobu žijí, a mají tedy zvýšené životní náklady. Je však otázkou, zda jsou smysluplná u řidičů, kteří přes tuto zemi pouze několik hodin projíždějí.

## Firma má šanci se bránit

Německý advokát Arthur Braun k tomu říká, že je možné snahu Německa a Francie vnímat jako ochranná opatření proti sociál-

nímu dumpingu ze strany východoevropských firem. Takový přístup je ale pravděpodobně v rozporu s volným pohybem služeb a pracovníků v rámci EU, dodává partner pražské advokátní kanceláře bpv Braun Partners.

Možný rozpor s evropským právem řeší i Evropská komise. Zahájila šetření proti Německu, které kvůli tomu pozastavilo svou praxi pokutování řidičů kamionů pro nedodržování pravidel o minimální mzdě. Stalo se tak díky řadě podnětů, které Komise obdržela nejen od dopravních společností, ale také od zástupců řady vlád členských států včetně té české. Jednání s EK však již trvá téměř dva roky a konečné řešení je stále v nedohlednu.

Podnět do Bruselu ale není jedinou cestou, jak se mohou dopravci domoci svých práv. Podle Martina Smolka se mohou proti pokutám ve Francii bránit v rámci tamního právního řádu a proti jejich

udělení bojovat ve správním řízení, případně u francouzských soudů. Mají podle něj velkou šanci na úspěch. A to zvláště v případech, kdy je Francie čistě tranzitní zemí a dopravce pro svého zákazníka přepravuje zboží například z Česka do Portugalska. „To je úplně mimo působnost směrnice a francouzská praxe se v žádném případě nemůže zakládat na ustanoveních evropského práva,“ dodává Smolek. Dopravní firmy by se tedy tímto způsobem mohly postavit postupu francouzských orgánů.

## Ještě více pravidel na obzoru

Tento problém v dopravě navíc nevyřeší ani nová směrnice, kterou připravuje Evropská komise. Ta vzbudila velkou vlnu nevole v členských státech a jedenáct národních parlamentů protestovalo formou takzvané žluté karty proti pokračování v legislativním procesu. Novou směrnicí vesměs po-

## Pokuty pro řidiče

■ Řidič moravské spediční firmy dostal v říjnu ve Francii pokutu 135 eur za to, že policistům nepředložil potvrzení, že má mzdu odpovídající novému zákonu. Od července totiž musejí cizí dopravci platit ve Francii řidičům alespoň minimální francouzskou mzdu, tedy necelých deset eur (260 korun).

■ O stejném opatření jako Francie uvažují i jiné západoevropské země: Rakousko, Nizozemsko, Belgie či Itálie. Největší hrozbou pro české dopravce je opatření o minimální mzdě v Německu. To dosud nezačalo být vymáháno, protože jej vyšetřuje Evropská komise.

■ Současný problém tkví v tom, že není jasné, zda řidiči kamionů spadají do působnosti směrnice o vysílání pracovníků. Ta ukládá firmám, aby svým zaměstnancům platily nejméně tolik, kolik je minimální mzda v zemi, kde právě pracují. Je otázkou, nakolik se to má uplatňovat u řidičů, kteří během dne projedou několik zemí.

■ Problém řeší i česká vláda, která letos v červnu iniciovala dopis jedenácti členských států EU adresovaný Evropské komisi, aby zamezila těmto opatřením. Jsou prý protekcionistická. lek

važují za protekcionistické opatření, které má znevýhodnit východoevropské firmy.

Směrnice má totiž dále rozšířit princip stejné mzdy za práci ve stejném místě, například i na zvláštní podmínky vyjednané dohody. Navíc také nově zavádí pro všechna odvětví ručení konečného zadavatele. „Objednavatel tím pádem ručí za to, že všichni subdodavatelé dodržují pracovněprávní předpisy,“ popisuje Braun. Na příkladu dlouhých subdodavatelských řetězců třeba v automobilovém průmyslu si lze snadno představit, jaký by to znamenalo nárůst administrativy pro konkrétní společnosti.

Ve výsledku se tak čeští podnikatelé obávají, že ztratí schopnost prosadit se na evropském trhu, jelikož budou nuceni krom dovozní odměny svých zaměstnanců na úroveň místních muset plnit ještě celou řadu administrativních povinností navíc.