



**GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO VNITŘNÍ POLITIKY**  
**TEMATICKÁ SEKCE B: STRUKTURÁLNÍ POLITIKA A POLITIKA**  
**SOUDRŽNOSTI**

**DOPRAVA A CESTOVNÍ RUCH**

**SOCIÁLNÍ A PRACOVNÍ PODMÍNKY**  
**ŘIDIČŮ ZAJIŠŤUJÍCÍCH SILNIČNÍ**  
**PŘEPRAVU ZBOŽÍ**

**STUDIE**

**Abstrakt**

Studie přináší analýzu sociálních a pracovních podmínek řidičů z povolání činných v odvětví silniční nákladní dopravy. Soustředí se na základní sociální otázky, jež se objevují v tomto segmentu dopravy a mezi které patří doby řízení a doby odpočinku nebo praktické aspekty, jež přímo ovlivňují kvalitu života řidičů, např. systémy zaměstnávání a výše příjmů. Po celkové analýze právního rámce, která zahrnuje příslušné právní předpisy EU týkající se sociálního rozměru silniční nákladní dopravy, následuje zpráva o zjištěních, která přinesly konzultace zúčastněných stran a řidičů.

**IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2**

**2013**

**PE 495.855**

**CS**

Tento dokument si vyžádal Výbor pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu.

## **AUTOŘI**

*TRT Trasporti e Territorio Srl* - Alessio Sitran, Enrico Pastori

## **ODPOVĚDNÝ ADMINISTRÁTOR**

Piero Soave  
Evropský parlament  
Tematická sekce B: Strukturální politika a politika soudržnosti  
B-1047 Brusel  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ZPRACOVÁNÍ TEXTU**

Nóra Révész

## **JAZYKOVÁ ZNĚNÍ**

Originál: EN.  
Překlady: DE, FR.

## **O VYDAVATELI**

Chcete-li se obrátit na tematickou sekci nebo si objednat její pravidelný měsíčník, pište na adresu: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Rukopis dokončen v dubnu 2013.  
© Evropská unie, 2013.

Tento dokument je k dispozici na internetu na této adrese:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **PROHLÁŠENÍ O VYLOUČENÍ ODPOVĚDNOSTI**

Názory vyjádřené v tomto dokumentu jsou názory autora a nemusí nutně představovat oficiální postoj Evropského parlamentu.

Rozmnožování a překlady pro nekomerční účely jsou povoleny, pokud je uveden zdroj a vydavatel je předem upozorněn a obdrží kopii.

## SHRNUTÍ

Účelem této studie je přispět informacemi k parlamentní diskusi o sociálních a pracovních podmínkách řidičů z povolání činných v odvětví silniční nákladní dopravy prostřednictvím přehledu příslušných právních předpisů EU v této oblasti a shrnutím zjištění získaných konzultacemi zúčastněných stran (odborové svazy) a řidičů z některých členských států.

Studie poskytuje podrobnou analýzu nejnaléhavějších témat a trendů, které ovlivňují sociální a pracovní podmínky řidičů z povolání. Snaží se určit, kterým faktorům by měla být věnována větší pozornost za účelem zavedení účinné strategie prosazování práva, která zajistí lepší dodržování sociálních práv řidičů, což jim následně zaručí lepší životní a pracovní podmínky. V tomto ohledu studie poskytuje aktuální faktický základ pro debatu a předkládá závěry a doporučení, které autoři zformulovali ve své předchozí studii pro Evropský parlament o prosazování sociálních právních předpisů EU pro odvětví profesionální silniční dopravy<sup>1</sup>.

### Právní předpisy EU s dopadem na sociální a pracovní podmínky řidičů

Studie nastiňuje současný právní rámec EU, kterým se řídí sociální aspekty (pracovní doba, doby řízení a doby odpočinku) a přístup na trh v odvětví silniční nákladní dopravy (balíček týkající se silniční dopravy). Zvažuje při tom důvody, které stojí za legislativním vývojem, k němuž došlo na evropské úrovni v těchto dvou oblastech.

Vzhledem k mobilní a mezinárodní povaze operací silniční nákladní dopravy studie prozkoumala další právní předpisy EU, které, ač původně nebyly navrženy konkrétně pro odvětví silniční nákladní dopravy, mají obrovský dopad na sociální a pracovní podmínky.

### Sociální a pracovní podmínky řidičů: posouzení

Ústřední část studie se věnuje posouzení sociálních a pracovních podmínek řidičů. Analýza se z velké části opírá o zjištění vyplývající z konzultací, které se zaměřily na příslušné zúčastněné strany (vnitrostátní odborové svazy a dvě celoevropské asociace) a řidiče. Jejich výsledkem jsou kvalitativní a kvantitativní informace týkající se témat, která nejpřímějším způsobem ovlivňují pracovní prostředí a životní úroveň řidičů z povolání.

Od procesu liberalizace zahájeného v 90. letech 20. století odvětví silniční nákladní dopravy prošlo několika radikálními změnami. Stále větší otevírání evropského trhu představovalo hlavní faktor, který změnil nejen dosavadní způsob organizace a strukturu odvětví silniční nákladní dopravy, ale také povahu a náklady poskytovaných služeb. Tyto změny se ještě více zvýraznily po rozšíření EU o 12 nových členských států, ke kterému došlo ve dvou etapách, v roce 2004 a 2007.

Jak odhalila studie, proces liberalizace však nebyl doprovázen souběžným procesem sociální harmonizace podmínek zaměstnávání a pracovních podmínek; naopak, tyto podmínky zaznamenávají všeobecný ostře klesající trend jak u řidičů z povolání rezidentů, tak u řidičů z povolání nerezidentů<sup>2</sup>.

Mezi jednotlivými členskými státy EU stále přetrvávají výrazné rozdíly v pracovních a sociálních strukturách trhu i v účinnosti mechanismů prosazování. Tyto rozdíly vytvářejí

<sup>1</sup> Citováno níže, viz poznámka 8.

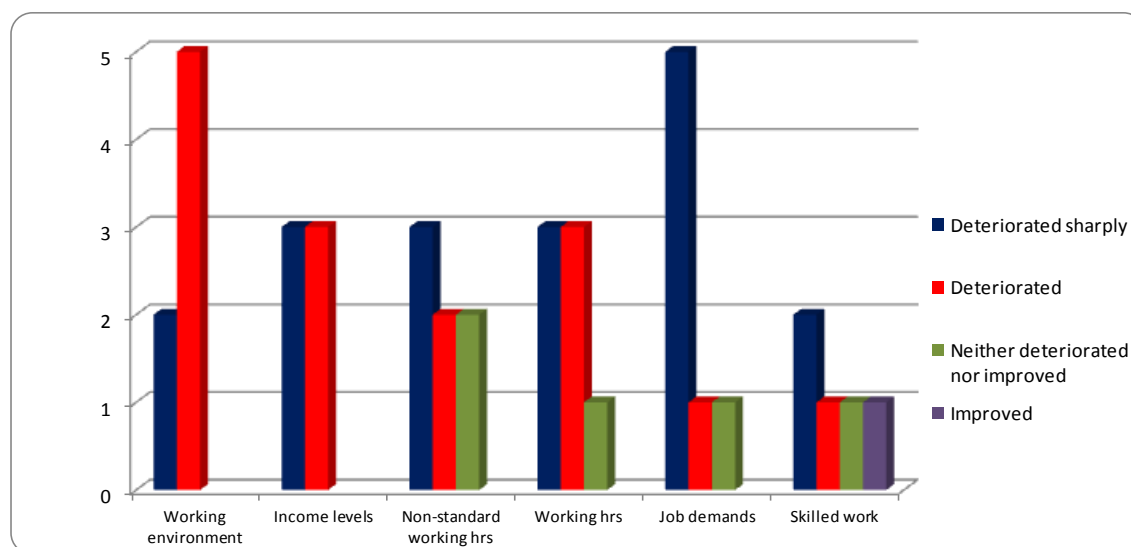
<sup>2</sup> Řidiči nerezidenti jsou řidiči, kteří pracují ze země jiné, než je jejich vlastní země.

propast, která může vést k tomu, že dopravní společnosti budou pobízeny, aby si osvojily praktiky nečestné hospodářské soutěže a sociálního dumpingu (jako jsou například společnosti s fiktivními sídly na bázi „poštovní schránky“, využívání řidičů, kteří předstírají samostatně výdělečnou činnost, systémy zaměstnávání založené na výkonu), místo aby poskytovaly příležitosti k sociálnímu a hospodářskému růstu.

Tyto nekalé praktiky jsou příznakem obecnějšího úpadku norem v rámci profese řidičů, tj. zhoršujícího se pracovního prostředí a kroků zpět, pokud jde o výši příjmů, rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem, pracovní normy a životní úroveň. Je však třeba zdůraznit, že výše zmíněné nečestné praktiky a zneužívání také výrazně přispívají ke zvýšené nejistotě životních a pracovních podmínek řidičů, jak dokazují zjištění vyplývající z konzultací a příklady uvedené v této studii pro některé členské státy.

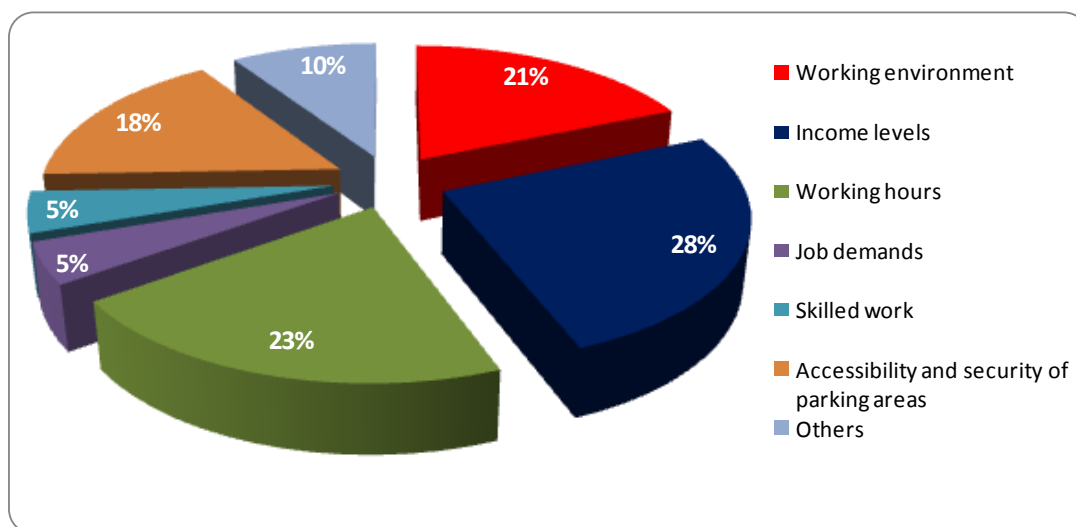
Tato zjištění dokládá zpětná vazba zúčastněných stran i řidičů. Jak potvrzují shromážděné údaje, zúčastněné strany považují za sociální složky odvětví silniční nákladní dopravy, které se během posledních pěti let zhoršily nejvíce, zejména **pracovní prostředí** (včetně vyšší míry rozdílů mezi řidiči ze zemí EU15 a EU12), **pracovní nároky** (tj. vyšší míra flexibility při plnění úkolů a větší množství činností, které se netýkají řízení) a **výši příjmů** (tj. nepřetržitý pokles úrovně platů řidičů).

**Graf 1: Prvky, které se během posledních pěti let zhoršily nejvíce**



**Zdroj:** Shrnutí sestavené autory.

Řidiči se shodují s vnímáním a pohledem zúčastněných stran a kladou zvláštní důraz na snížení úrovně platů, po kterém následuje zvýšení počtu odpracovaných hodin, zhoršování pracovního prostředí a nedostatečná přístupnost a bezpečnost parkovacích ploch. Tento klesající trend postihl obzvláště řidiče ze států EU15, zejména kvůli tomu, jak tvrdí, že se dopravní společnosti obracejí na levnější zaměstnance z východní Evropy.

**Graf 2: Posouzení aspektů, které se během posledních pěti let změnilo nejvíce – pohled řidičů**

**Zdroj:** Shrnutí sestavené autory.

Podle zúčastněných stran je obzvláště problematickou oblastí prosazování práv. V této oblasti by bylo vhodné podpořit intervenci EU za účelem zavedení účinnějších kontrolních mechanismů v členských státech namířených proti dopravním podnikům, které odpovídají za nezákonné nebo nečestné praktiky v oblasti zaměstnávání. Je zde nutná větší míra sladování postupů prosazování a udělování sankcí a pokut napříč členskými státy EU za účelem překonání současného rámce, ve kterém se normy týkající se prosazování výrazně liší, nebo se prosazování nepovažuje za stejnou prioritu ve všech zemích EU.

**Tabulka 1: Další problematické otázky uvedené zúčastněnými stranami, pokud jde o sociální a pracovní podmínky v odvětví silniční nákladní dopravy<sup>3</sup>**

Otázka	Míra důležitosti
Nezákonné / nečestné systémy zaměstnávání vytvářející sociální dumping (včetně společností s fiktivními sídly na bázi „poštovní schránky“)	*****
Nedostatečné prosazování a kontroly	*****
Zdaleka nebylo dosaženo sociální harmonizace ve všech členských státech EU27	****
Nezákonná kabotáž	****
Kvalita odpočinku a příslušná zařízení	***
Doba řízení a odpočinku	**

**Zdroj:** Shrnutí sestavené autory na základě zjištění vyplývajících z konzultací zúčastněných stran.

<sup>3</sup> Hodnoty „míry důležitosti“ kvalitativně stanovili autoři studie na základě míry důležitosti legislativní intervence. Tyto hodnoty neodrážejí posouzení důležitosti každé jednotlivé položky, ale spíše míru, do jaké jde o prioritu, co se týče budoucího opatření. Protože stávající právní předpisy týkající se dob řízení a dob odpočinku jsou v zásadě dodržovány a do jisté míry prosazovány, intervence v těchto oblastech je méně naléhavá než u dalších otázek uváděných řidiči a zúčastněnými stranami.

## Hlavní závěry

Z těchto úvah a studie vyplývá hlavní závěr, že směr, kterým se trh silniční nákladní dopravy vyvíjel od zahájení liberalizace v 90. letech 20. století, nevedl ke sblížení mezi zvýšenou hospodářskou soutěží a souběžným procesem sociální harmonizace mezi členskými státy EU, pokud jde o podmínky zaměstnávání a pracovní podmínky v oblasti silniční nákladní dopravy.

Rozdíly v pracovních a sociálních strukturách trhu mezi zeměmi EU zůstávají značné, což může zejména v přítomnosti špatných a neúčinných mechanismů prosazování vést k tomu, že nepoctivé dopravní společnosti budou používat praktiky nekalé hospodářské soutěže a sociálního dumpingu. To negativně přispívá k současnému klesajícímu trendu, kterým dnes trpí odvětví silniční nákladní dopravy.

Prosazování opět zůstává hlavním opatřením, jímž by bylo možné dosáhnout cíle harmonizovaných pracovních podmínek, spolu se všeobecným chápáním a uplatňováním příslušných nařízení za podpory jednotnějšího vymezení porušení a s ním souvisejících pokut.

## Shrnutí doporučení

Zjištění této studie podporují řadu doporučení, která mohou být vodítkem v konkrétních oblastech, v nichž může být zapotřebí dále zlepšit sociální a pracovní podmínky řidičů z povolání. V návaznosti na to autoři doporučují zaměřit se na následující otázky:

- **Posílení mechanismů prosazování v členských státech.** To by si vyžádalo zvýšení stávajících kontrol a mechanismů prosazování a zlepšení jejich účinnosti a součástí by mohl být návrh směrnice o prosazování *ad hoc* s cílem podpořit uplatňování nařízení (ES) č. 1071/2009 a 1072/2009. Opatření týkající se prosazování se dále mohou zaměřit na pracovní a sociální právní předpisy v odvětví silniční nákladní dopravy, jako je nařízení (ES) č. 593/2008 (nařízení Řím I), například prostřednictvím společných kontrol ze strany donucovacích orgánů v oblasti silniční dopravy a pracovních úřadů.
- **Zavedení posouzení dopadů prosazování.** Tato posouzení by mohla být zavedena za účelem významného posílení aspektu prosazování v právních předpisech EU a vybídnutí členských států k přijetí odpovědnosti v této oblasti. Měla by doprovázet každý legislativní návrh, aby bylo možné vyhodnotit a odhadnout dopad, který by uplatňovaná opatření měla na vymahatelnost návrhu po vstupu právního předpisu EU v platnost.
- **Zavedení mechanismů pro podávání zpráv o uplatňování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků.** Prosazování může být účinnější, pokud je podpořeno nepřetržitou aktualizací údajů a informací o stavu provádění různých norem. To by mohl být případ směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků, pokud by do nařízení (ES) č. 1072/2009 bylo zahrnuto ustanovení ohledně mechanismu pro podávání zpráv, které by vyžadovalo, aby každý členský stát informoval Komisi o uplatňování směrnice 96/71/ES, a případ očekávané směrnice o prosazování předpisů v oblasti vysílání pracovníků, jejíž návrh<sup>4</sup> v současnosti projednává EP v 1. čtení.

---

<sup>4</sup> EP, výbor EMPL, zpráva (2012/0061(COD)) (zpravodajka: poslankyně EP Danuta Jazłowiecka).

- **Posílení spolupráce mezi členskými státy a mezi různými orgány v rámci jednoho členského státu.** Toho by bylo možné dosáhnout usnadněním výměn informací a osvědčených postupů, podporou školení pracovníků donucovacích orgánů a společných školicích programů. Dalším opatřením by mohlo být též rozšíření pravomocí orgánu pro styk s ostatními příslušnými orgány v rámci Společenství, který ustavila směrnice 2006/22/ES.
- **Rozšíření uplatňování předpisů v oblasti kabotáže na směrnici 96/71/ES.** To by mohlo vyžadovat změnu nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem zrušení výjimek a zjednodušení prosazování předpisů v oblasti kabotáže.
- **Vytvoření evropského rejstříku dopravních společností.** Součástí tohoto rejstříku by byla „černá listina“ společností, o nichž bylo zjištěno, že odpovídají za nezákonné nebo nečestné praktiky. Rejstřík by mohl být součástí systému hodnocení rizika, který členské státy musí zavést v souvislosti s podniky porušujícími předpisy EU v oblasti dob řízení a dob odpočinku.

Kromě výše uvedených návrhů byla předložena další doporučení, jejichž cílem je pokračovat v monitorování a srovnávání, pokud jde o kvalitu parkovacích ploch (včetně pololetních průzkumů zjišťujících názory řidičů z povolání a jejich pohled na vlastní povolání a pracovní a životní podmínky), a realizace kampaní zvyšujících povědomí a informovanost řidičů o parkovacích plochách, které jsou snadno dostupné, kvalitní a bezpečné. Tyto kampaně by také měly být zaměřeny na přetrvávající nevyváženost zastoupení žen a mužů v odvětví silniční nákladní dopravy.