

**GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE VNÚTORNÉ POLITIKY**  
**TEMATICKÁ SEKCIA B: ŠTRUKTURÁLNA A KOHÉZNA POLITIKA**

**DOPRAVA A CESTOVNÝ RUCH**

**SOCIÁLNE A PRACOVNÉ PODMIENKY**  
**PODNIKATEĽOV V OBLASTI CESTNEJ**  
**NÁKLADNEJ DOPRAVY**

**ŠTÚDIA**

**Abstrakt**

Táto štúdia poskytuje analýzu sociálnych a pracovných podmienok vodičov z povolania v odvetví cestnej nákladnej dopravy. Zameriava sa na základné sociálne otázky, ktoré sa z tohto odvetvia dopravy odvíjajú, ako sú okrem iného čas jazdy a čas odpočinku, ako aj na praktické aspekty, ktoré majú priamy vplyv na kvalitu života vodičov, t. j. na systémy zamestnávania a úrovne príjmov. Po celkovej analýze právneho rámca, do ktorého patria právne predpisy EÚ pre sociálny rozmer cestnej nákladnej dopravy, prezentujeme zistenia z konzultácií medzi zúčastnenými stranami a vodičmi.

Tento dokument si vyžiadal Výbor pre dopravu a cestovný ruch Európskeho parlamentu.

## **AUTORI**

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

## **ZODPOVEDNÝ ADMINISTRÁTOR**

Piero Soave  
Európsky parlament  
Tematická sekcia B: Štrukturálna a kohézna politika  
B-1047 Brusel  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **REDAKČNÁ VÝPOMOC**

Nóra Révész

## **JAZYKOVÉ VERZIE**

Originál: EN.  
Preklady: DE, FR.

## **O VYDAVATEĽOVI**

Ak chcete kontaktovať tematickú sekciu alebo odoberať jej mesačný bulletin, píšete na:  
[poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Rukopis bol dokončený v apríli 2013.  
© Európska únia, 2013

Tento dokument je dostupný na internete na stránke:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **ODMIETNUTIE ZODPOVEDNOSTI**

Stanoviská uvedené v tomto dokumente sú výlučne v zodpovednosti autora a nepredstavujú bezpodmienečne oficiálne stanovisko Európskeho parlamentu.

Reprodukcia a preklad na nekomerčné účely sú povolené v prípade, že je uvedený zdroj a vydavateľ je o tom vopred informovaný a dostane kópiu.

## ZHRNUTIE

Účelom tejto štúdie je poskytnúť informácie pre parlamentnú rozpravu o sociálnych a pracovných podmienkach vodičov z povolania v odvetví cestnej nákladnej dopravy prostredníctvom prehľadu právnych predpisov EÚ v tejto oblasti, ako aj zhrnutia zistení z konzultácií medzi zúčastnenými stranami (odborními) a vodičmi z niektorých členských štátov.

Štúdia ponúkla hĺbkovú analýzu najnaliehavejších otázok a trendov, ktoré majú vplyv na sociálne a pracovné podmienky vodičov z povolania. Snaží sa hľadať faktory, ktorým treba venovať väčšiu pozornosť pri použití účinnej stratégie zabezpečujúcej lepšie rešpektovanie sociálnych práv vodičov, čo im zasa zabezpečí lepšie životné a pracovné podmienky. Táto štúdia poskytuje v tejto súvislosti aktuálny a konkrétny základ do diskusie a predkladá závery a odporúčania, ktoré autori sformulovali v minulej štúdii o presadzovaní sociálnych právnych predpisov EÚ v oblasti profesionálnej cestnej nákladnej dopravy<sup>1</sup>.

### Právne predpisy EÚ ovplyvňujúce sociálne a pracovné podmienky vodičov

Štúdia načrtáva súčasný legislatívny rámec EÚ, ktorým sa riadia sociálne aspekty (pracovný čas, čas vyhradený na jazdu a na odpočinok) a prístup na trh v oblasti cestnej nákladnej dopravy (balík o cestnej doprave), a to na základe úvah o dôvodoch vývoja právnych predpisov na celoeurópskej úrovni v týchto dvoch oblastiach.

Kedže operácie cestnej nákladnej dopravy majú mobilný a medzinárodný charakter, štúdia preskúmala aj dodatočné zákony EÚ, ktoré síce pôvodne nie sú určené pre toto odvetvie, no napriek tomu majú značný vplyv na sociálne a pracovné podmienky.

### Sociálne a pracovné podmienky vodičov: posúdenie

Hlavná časť štúdie je venovaná posúdeniu sociálnych a pracovných podmienok vodičov. Analýza sa opiera predovšetkým o zistenia z konzultačného procesu, ktorý sa zameriaval na príslušné zúčastnené strany (národné odborové zväzy a dve celoeurópske združenia) a vodičov. Tak sa získali kvalitatívne aj kvantitatívne informácie týkajúce sa problematiky, ktorá má bezprostredný vplyv na pracovné prostredie a kvalitu života vodičov z povolania.

Cestná nákladná doprava prešla od začiatku liberalizačného procesu v 90. rokoch radikálnymi zmenami. Čoraz väčšie otváranie sa európskeho trhu predstavovalo hlavný faktor, ktorý pretvoril nielen spôsob dovtedajšej organizácie a štruktúry odvetvia cestnej nákladnej dopravy, ale aj charakter a náklady služieb, ktoré toto odvetvie poskytuje. Tieto zmeny sa stali ešte zreteľnejšími po rozšírení EÚ o 12 členov, ktoré sa udialo v dvoch vlnách - v roku 2004 a 2007.

Ako vyplýva zo štúdie, proces liberalizácie však doteraz nesprevádza paralelný proces sociálnej harmonizácie podmienok zamestnávania a pracovných podmienok: práve naopak, je badať všeobecný a prudký klesajúci trend týchto podmienok pre domácich aj zahraničných vodičov z povolania<sup>2</sup>.

Medzi členskými štátmi EÚ pretrvávajú výrazné rozdiely, čo sa týka štruktúry trhov práce a sociálnych trhových štruktúr, ako aj účinnosti mechanizmov presadzovania. Tieto rozdiely vytvárajú medzery nabádajúce dopravné spoločnosti k tomu, aby presadzovali praktiky

<sup>1</sup> Pozri poznámku 8 uvedenú ďalej.

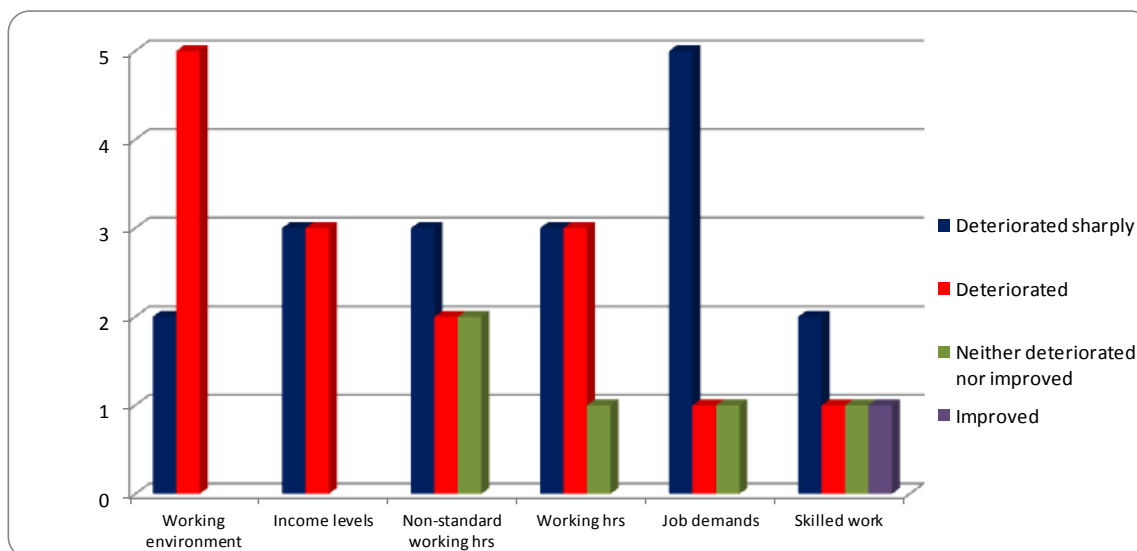
<sup>2</sup> Zahraniční vodiči sú vodiči pracujúci z inej než vlastnej krajiny.

nekalej konkurencie a sociálneho dampingu (ako sú okrem napríklad schránkové spoločnosti, využívanie vodičov, ktorí sa neoprávnene prezentujú ako samostatne zárobkovo činné osoby, systémy zamestnávania založené na výkonnosti), namiesto toho, aby poskytovali možnosti pre sociálny a hospodársky rast.

Tieto nekalé praktiky svedčia o všeobecnom poklese noriem v rámci povolania vodičov, konkrétne o zhoršujúcom sa pracovnom prostredí a krokoch späť, pokiaľ ide o úroveň príjmu, rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom, pracovné požiadavky a kvalitu života. Treba však zdôrazniť, že uvedené nekalé praktiky a zneužívanie vo veľkej miere prispievajú k rastúcej nestabilite životných a pracovných podmienok vodičov, ako dokazujú aj zistenia z konzultácií a príklady z niektorých členských štátov uvedené v štúdiu.

Tieto zistenia sú podložené aj odozvou zo strany zúčastnených subjektov a vodičov. Podľa zistených údajov považujú zúčastnené strany tieto sociálne prvky za posledných päť rokov za najviac zhoršené: **pracovné prostredie** (vrátane vyššej úrovne diskriminácie medzi vodičmi EÚ-15 a EÚ-12), **pracovné požiadavky** (t.j. vyšší stupeň flexibility pri plnení úloh a väčší podiel činností iných ako jazdy) a **úroveň príjmov** (t.j. trvalý pokles úrovne príjmov vodičov).

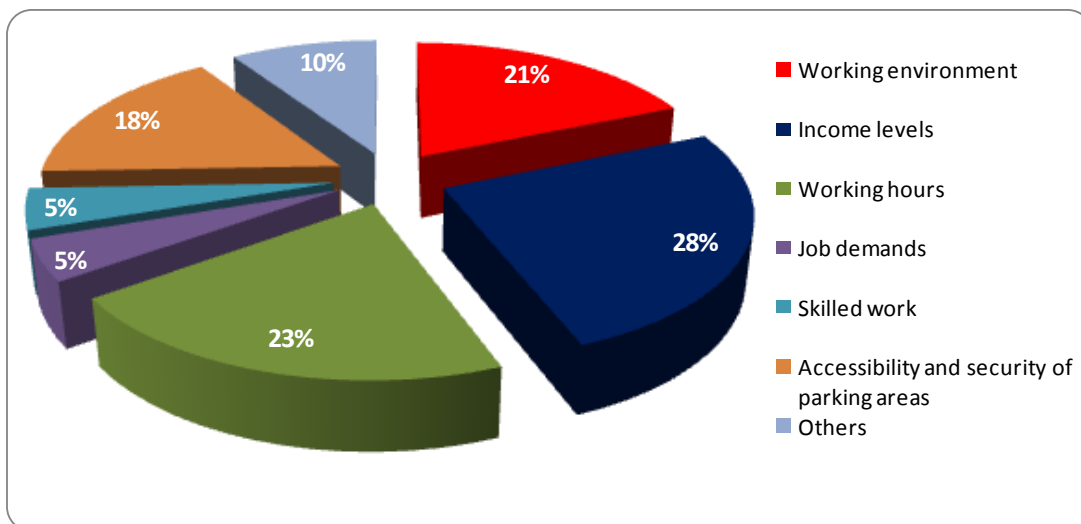
**Obrázok 1: Najviac zhoršené prvky za posledných päť rokov**



**Zdroj:** Autori.

Vodiči súhlasia s názorom a náhľadom zúčastnených strán, ktoré osobitne poukazujú na pokles úrovni miezd, zvýšenie počtu odpracovaných hodín, zhoršovanie pracovného prostredia a nedostatok prístupných a bezpečných parkovísk. Klesajúci trend uvedených faktorov postihuje najmä vodičov z EÚ-15, pretože ako tvrdia, dopravné spoločnosti uprednostňujú lacný personál z východnej Európy.

**Obrázok 2: Ako hodnotia vodiči faktory, ktoré sa za posledných päť rokov zhoršili najviac**



Zdroj: Autori

Presadzovanie je podľa zúčastnených strán mimoriadne problematická oblasť, ktorá by si vyžadovala podnietiť opatrenia EÚ zamerané na prijatie účinnejších kontrolných mechanizmov v členských štátoch proti dopravným podnikom, ktoré sú zodpovedné za nezákonné alebo nelojálne praktiky zamestnávania. V tejto oblasti je potrebný vyšší stupeň harmonizácie postupov presadzovania, sankcií a trestov v rámci členských štátov EÚ, aby sa prekonal súčasný rámec, v ktorom sa normy presadzovania značne odlišujú, alebo sa presadzovaniu neprisuduje vo všetkých členských štátoch rovnaká dôležitosť.

**Tabuľka 1: Ďalšie problematické miesta v oblasti sociálnych a pracovných podmienok, ktoré sa podľa zúčastnených strán vyskytujú v cestnej nákladnej doprave<sup>3</sup>**

Problém	Stupeň dôležitosti
Nezákonné/nespravodlivé systémy zamestnávania vytvárajúce sociálny damping (vrátane tzv. schránkových spoločností)	*****
Nedostatočné presadzovanie a nedostatočné kontroly	*****
Sociálna harmonizácia sa v EÚ-27 sa ešte ani zďaleka nedosiahla	****
Nezákonné kobotáže	****
Kvalita zariadení na krátkych oddychoch a účelových zariadení	***
Čas jazdy a čas odpočinku	**

Zdroj: Autori na základe zistení z konzultácií zúčastnených strán

<sup>3</sup> Hodnoty „stupňa dôležitosti“ kvalitatívne určili autori štúdie na základe stupňa dôležitosti legislatívneho zásahu. Tieto hodnoty neodrážajú posúdenie významu každého z nich, ale skôr stupeň priority budúcich opatrení. Existujúce právne predpisy týkajúce sa času jazdy a času odpočinku sa v zásade dodržiujú a do istého stupňa presadzujú, takže potreba ďalšieho zásahu v tejto oblasti je v porovnaní s inými oblasťami, ktoré uvádzajú vodiči a zúčastnené strany, menej naliehavá.

## Hlavné závery

Z tejto štúdie vyplýva a jej hlavným záverom je, že smer, ktorým sa trh cestnej nákladnej dopravy od začiatku liberalizačného procesu v 90. rokoch uberal, nepriniesol pracovníkom cestnej nákladnej dopravy v členských štátoch EÚ konvergenciu medzi zvýšenou konkurenciou a paralelným procesom sociálnej harmonizácie podmienok zamestnávania a pracovných podmienok.

Rozdiely v štruktúrach trhu práce a sociálnych trhových štruktúrach jednotlivých štátov EÚ zostávajú veľmi výrazné, a najmä pri nedostatočných alebo neúčinných mechanizmoch presadzovania to môže viesť k tomu, že neférové dopravné spoločnosti sa uchýlia k praktikám nelojálnej hospodárskej súťaže a sociálnemu dampingu. To negatívne prispieva k súčasnému klesajúcemu trendu, ktorým dodnes trpí odvetvie cestnej nákladnej dopravy.

Hlavným opatrením, ktorým možno dosiahnuť cieľ harmonizovaných pracovných podmienok popri spoločnom výklade a uplatňovaní príslušných nariadení, opierajúcom sa o jednotnejšie vymedzenie pojmu porušenia predpisov a s tým spojených trestov, zostáva preto presadzovanie.

## Zhrnutie odporúčaní

Zo zistení tejto štúdie vychádzajú viaceré odporúčania, ktoré môžu poskytnúť usmernenia pre konkrétne oblasti, kde môžu byť potrebné ďalšie zlepšenia sociálnych a pracovných podmienok vodičov z povolania. Autori preto odporúčajú zamerať sa na tieto otázky:

- **Posilnenie mechanizmov presadzovania v členských štátoch.** Vyžadovalo by si to zintenzívnenie a zefektívnenie existujúcich mechanizmov kontroly a presadzovania a mohlo by zahŕňať aj ad hoc návrh smernice o presadzovaní na podporu uplatňovania nariadení (ES) č. 1071/2009 a 1072/2009. Okrem toho by sa mechanizmy presadzovania mohli zameriavať na zákony v oblasti pracovného a sociálneho práva v odvetví cestnej nákladnej dopravy, ako je nariadenie (ES) č. 593/2008 (nariadenie Rím I), napr. prostredníctvom spoločných kontrol úradov práce a orgánov zaoberajúcich sa presadzovaním predpisov v oblasti cestnej nákladnej dopravy.
- **Zavedenie posúdení vplyvu na opatrenia zamerané na presadzovanie.** Bolo by ich možné zaviesť s cieľom výrazne posilniť presadzovanie právnych predpisov EÚ, a zároveň povzbudzovať členské štáty k tomu, aby v tejto oblasti prevzali zodpovednosť. Tieto posúdenia by mali byť súčasťou každého legislatívneho návrhu s cieľom odhadnúť vplyv prijatých opatrení na presaditeľnosť návrhu po nadobudnutí účinnosti konkrétneho právneho predpisu ES.
- **Zavedenie mechanizmov podávania správ o uplatňovaní smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov** Účinnosť presadzovania možno zvýšiť neustálou aktualizáciou údajov a informácií o stave vykonávania rôznych noriem. Môže sa to týkať smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov tak, že sa v nariadení (ES) 1072/2009 doplní ustanovenie o mechanizme podávania správ, ktoré od každého členského štátu vyžaduje, aby informoval Komisiu o uplatňovaní smernice 96/71/ES, ako aj ustanovenie o perspektíve vykonávacej smernice o vysielaní pracovníkov, o ktorej návrhu<sup>4</sup> sa v súčasnosti rokuje v EP v prvom čítaní.

---

<sup>4</sup> EP, výbor EMPL, správa (2012/0061(COD)) (spravodajkyňa Danuta Jazlowiecka).

- **Rozšírenie spolupráce medzi členskými štátmi a medzi viacerými orgánmi v rámci jedného členského štátu.** To možno dosiahnuť uľahčením výmeny informácií a najlepších postupov, podporou vzdelávania úradníkov poverených presadzovaním a podporou zosúladených vzdelávacích programov. Okrem toho sem môže patriť aj rozšírenie právomocí styčného orgánu v rámci Spoločenstva, zriadeného smernicou 2006/22/ES.
- **Rozšírenie uplatňovania pravidiel kabotáže na smernicu 96/71/106.** To si môže vyžadovať zmenu nariadenia (ES) 1072/2009 s cieľom odstrániť výnimky a zjednodušiť presadzovanie pravidiel kabotáže.
- **Vytvorenie európskeho registra dopravných spoločností.** Tento register by obsahoval čiernu listinu spoločností, ktoré boli uznané za zodpovednosti za nezákonné alebo nelojálne praktiky. Možno ho zahrnúť do systému hodnotenia rizika, ktorý musia členské štáty zaviesť v súvislosti s podnikmi porušujúcimi predpisy EÚ o čase jazdy a čase odpočinku.

Okrem uvedených úvah boli navrhnuté aj ďalšie odporúčania zamerané na neustále sledovanie a orientačné hodnotenie, pokiaľ ide o kvalitu parkovacích možností (vrátane prieskumu názorov a pocitov vodičov z povolania dvakrát ročne, pokiaľ ide o ich povolanie a pracovné a životné podmienky), ako aj na realizáciu kampaní na zvyšovanie povedomia a informačných kampaní, ktorých cieľom je informovať vodičov o ľahko prístupných, kvalitných a bezpečných parkovacích možnostiach. Tieto kampane by sa takisto mali zameriavať na riešenie pretrvávajúcej rodovej nerovnováhy v odvetví cestnej nákladnej dopravy.