

PŘEHLED ZPRÁV

Co může podnikat EK ve sporech kolem minimálních mezd pro cizince v Německu nebo ve Francii?	2
Přidejte nám, nebo lidi neodvezeme do práce	4
Řidiči autobusů chtějí lepší plat, úřad kraje jim možná vyjde vstříc.....	5
Dálnice D8 stáhla kamiony ze Středohoří	6
Většina krajů zajistí zvýšení mezd řidičům úpravou smluv	7

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Co může podnikat EK ve sporech kolem minimálních mezd pro cizince v Německu nebo ve Francii?

Radiožurnál

16. 02. 2017

Relace: Ozvěny dne 18:00

Vladimír KROC, moderátor:

Minimální mzda v zemích střední a východní části Evropské unie bývá výrazně nižší než ve starých členských státech EU na západě kontinentu. Nejnížší by se do té nejvyšší vešla téměř 9krát. Vyplývá to ze statistiky, kterou dnes zveřejnil Evropský statistický úřad Eurostat. A nedávno padla v Německu, kde už půldruhého roku platí zákon o minimální mzdě, první pokuta pro českého řidiče za příliš nízký plat. Český dopravce musel za svého řidiče uhradit 2500 eur. Po Francii, tedy i Německo, nutí zahraniční **autodopravce**, aby řidičům vypláceli alespoň tolik, kolik je v dané zemi minimální mzda. Naším hostem je generální tajemník Sdružení **autodopravců ČESMAD Vojtěch Hromíř**. Dobrý večer.

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník Sdružení **autodopravců ČESMAD**:

Dobrý večer.

Vladimír KROC, moderátor:

A u telefonu je také europoslankyně za hnutí ANO Martina Dlabajová. Dobrý večer.

Martina DLABAJOVÁ, europoslankyně /nestr. za ANO/:

Dobrý večer.

Vladimír KROC, moderátor:

Co to znamená pro české **autodopravce**, pane **Hromíři**?

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník Sdružení **autodopravců ČESMAD**:

Pro české **autodopravce** to znamená to, že už neplatí moratorium na kontrolní činnost v rámci zákona o minimální mzdě. Ten zákon už je tady dokonce více než 2 roky, ale protože Evropská komise shledala, že ten zákon není zřejmě úplně konformní s evropským právem a zahájilo s Německem vytýkač řízení, tak německá kancléřka vyhlásila moratorium na kontrolní činnost. A toto je nyní průlom, nevím, jestli to je spojeno s právě projednávanou revizí směrnice o vysílání pracovníků v Evropském parlamentu, ale znamenalo by to, že pokud by skutečně německé kontrolní orgány začaly pokutovat naše, nikoli řidiče, ale firmy, naše dopravce, tak by nastal velký problém, protože zákazníci samozřejmě nejsou zatím ochotni platit za přepravu takové ceny, aby dopravci mohli tu minimální mzdu v Německu plnit a v takovém případě by nemohli realizovat přepravy mezi Českou republikou, Německo a dále, Německem a dále.

Vladimír KROC, moderátor:

Když se na to podíváme z té druhé strany, není logické, že se německé, potažmo francouzské firmy takto brání konkurenci, z jejich pohledu není důvod, proč by měli řidiči jiných evropských firem ve stejné zemi za stejnou práci dostávat výrazně míň.

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník Sdružení **autodopraců ČESMAD**:

Víte, tohle je zásadní otázka, jestli v Evropské unii máme společný volný trh, jestli tady máme volný pohyb služeb, zboží, kapitálu a osob, tak není možné, aby jedna část Evropské unie těžila z toho, že má volný přístup na naše trhy se svým zbožím, nakonec i s investicemi a podobně. A ta druhá část, která má možná nižší úroveň mezd tak, aby nebyla, aby nemohla konkurovat alespoň svými službami. Na tom Evropská unie stojí, my bychom byli rádi, aby se to prostě z toho evropského prostoru neztratilo. A domníváme se, že to, že bude ta západní část teď využívat směrnice z roku 1996 a diktovat poskytovatelům služeb například z České republiky podmínky, které jsou jen těžko schopni splnit, tak je porušení právě těchto principů.

Vladimír KROC, moderátor:

Jak už bylo řečeno, tuto legislativu zkoumá Evropská komise. Neměla by být akčnější, paní Dlabajová.

Martina DLABAJOVÁ, europoslankyně /nestr. za ANO/:

Rozhodně by měla být akčnější. Já musím říct, že právě neaktivita komise v takové urgentní a podle mě pro Evropu zcela zásadní záležitosti je i trochu zarážející a pro mne je nepochopitelná. Vždyť právě ten německý zákon o minimální mzdě MiLoG, to, že jestli je v souladu s unijním právem, zkoumá komise už 2 roky. A dodnes od ní nemáme žádné jasné stanovisko. To samozřejmě způsobuje obrovskou právní nejistotu a myslím si, že ta nejistota je velká nejenom pro dopravce a právě z těch okolních zemí, ale i pro samotné řidiče, kteří potom jsou za nesplnění podmínek pokutováni. A jak říkal...

Vladimír KROC, moderátor:

A jste v tom směru nějak aktivní v europarlamentu, paní Dlabajová.

Martina DLABAJOVÁ, europoslankyně /nestr. za ANO/:

Myslím, že jsme velmi aktivní. Já musím říct, že se tím zabývám skoro každý den, já tu problematiku aktivně sleduji od začátku, upozorňovala jsem na to, že ji nelze podceňovat, na komisi z mé strany a ze strany kolegů byla vznesena řada dotazů, řada interpelací jak ohledně MiLoGu, což je právě ten německý zákon, ale také ohledně i francouzského zákona, který začal platit loni v létě. A bohužel se nám dostávalo vždy jen vágní odpovědi bez nějakých konkrétních výsledků. Takže je jasné, že firmy nemohou v takových nejistých podmínkách dlouhodobě operovat. Představte si, že zrovna minulý týden jsem společně s asi šedesátkou dalších europoslanců odeslala komisařce Bulcové pro dopravu dopis, ve které ji vyzýváme, aby byla aktivnější, aby zaujal jednoznačnější stanovisko k těmto zákonům o minimální mzdě, a k tomu nás přimělo vlastně i to, že další státy sledují Německo a Francii a jako například Rakousko a Itálie a zavádějí další a další zákony, takže si myslím, že je třeba, aby se včas zakročilo.

Vladimír KROC, moderátor:

A co se stane, pane Hromíři, pokud tedy podobná opatření začnou uplatňovat právě další země jako je Itálie nebo Rakousko?

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník Sdružení **autodopraců ČESMAD**:

Tak asi je potřeba říct, co nám na těch opatřeních vadí především, ta opatření neznamenají jenom to, že když řidič, který třeba veze české výrobky do Německa, tak překročí hranice a dopravce by mu měl začít počítat úplně jinou mzdovou sazbu. Tato opatření přinášejí obrovskou administrativu. Vy jste povinen hlásit každého řidiče, který nyní například od letošního roku vyjíždí do Rakouska před každou

jízdou. Jste povinen dodržovat některá ustanovení zákoníku práce a nebo kolektivních smluv z těch zemí, kam ten řidič míří. A řidič v **kamionové** dopravě nebo i **autobusové** dopravě, tak jsou vysoce mobilní pracovníci, oni mohou navštívit během třeba, řeknu, půl roku 10 zemí. A ten dopravce, což je malá, střední, někdy možná větší firma, tak by musel znát část právního řádu, třeba 10 zemí, to je prostě v normálních podmínkách, v podmínkách běžné **kamionové** nebo **autobusové** dopravy nemyslitelné. A tady prostě ty národní legislativy výrazně přestřelily.

Vladimír KROC, moderátor:

A dá se v tom v dohledné době, paní Dlabajová, na tom něco změnit?

Martina DLABAJOVÁ, europoslankyně /nestr. za ANO/:

Jak říkám, snažíme se každý den, diskutujeme i dnes, zrovna já jedu ze Štrasburku z parlamentu a měli jsme 2hodinovou diskusi k tomuto tématu, /nesrozumitelné/ dopravy, i když v rámci takové velké směrnice, revize směrnice vysílání pracovníků, tak sektor dopravy je tam velmi často zmiňován. A myslím si, že dnes už napříč politickým spektrem bojujeme za to, aby právě sektor dopravy byl vyjmut ze směrnice o vysílání pracovníků, ale musím říct, že bohužel tohle všechno zapadá do takového nového trendu, nějakých ochrannářských protekcionistických opatření, které se ohánějí sociální spravedlností a potírání nějakého konceptu sociálního dumpingu a já se obávám, že to hodně rozděluje Evropu. Neříká se mi to lehce, ale trochu se bojím, že pokud nezakročíme včas a nenalezneme nějakou společnou řeč, tak to by mohlo znamenat konec volného pohybu služeb a zboží v Evropě.

Vladimír KROC, moderátor:

Europoslankyně za hnutí ANO Martina Dlabajová. **Vojtěch Hromíř**, generální tajemník Sdružení **autodopravců ČESMAD**. Oběma děkuji, na shledanou.

Martina DLABAJOVÁ, europoslankyně /nestr. za ANO/:

Na shledanou. Hezký večer.

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník Sdružení **autodopravců ČESMAD**:

Děkuji.

Přidejte nám, nebo lidi neodvezeme do práce

Mladá fronta Dnes

16. 02. 2017

Rubrika: Titulní strana

Statisíce lidí by mohly mít problém dostat se do práce. Odborový svaz dopravy vyhlásil stávkovou pohotovost – řidiči **autobusů** nedostali od dopravců na mzdách přidáno tolik, co očekávali.

Podle odborářů berou méně, než je celostátní průměr.

"V celé republice jde o desetitisíce spojů za den," říká šéf odborového svazu dopravy Luboš Pomajbík. Kdy a jak dlouhá by stávka mohla být, se zřejmě ukáže příští pondělí. Vláda, jež zvýšení mezd schválila, se sejde se zástupci krajů, které platí linkové **autobusy**. Následně mají jednat kraje s odboráři.

Takzvanou zaručenou mzdu řidičů nařídila dopravcům zvýšit vláda na návrh ministerstva práce. Jenže už neřešila, kde na to vezmou. Některé kraje tvrdí, že ve svých rozpočtech peníze nemají. Nebo se odvolávají na smlouvy, které neumožní zvýšit vysoutěženou cenu na dopravu o víc než deset procent.

Podle ministerstva financí mohou kraje nárůst mezd řidičů bohatě zaplatit. "Meziročně se jejich daňové příjmy navýšily o 7,8 miliardy korun. Letos se počítá s růstem o další 3,5 miliardy," říká mluvčí ministerstva Michal Žurovec.

Řidiči na výplatní pásce přilepšení moc nepocítí. Většinou se jim prémie překloupily do pevné složky mzdy, aby dopravce splnil vládní nařízení.

Zvýšení zaručené mzdy řidičům **autobusů** vyjednálo loni s odboráři ministerstvo práce kontrolované sociální demokracií. Řidiči od dopravců musejí od ledna dostávat nejméně 98,10 koruny za hodinu namísto 71,60 koruny, narostly platby za čekání z 50 korun na 88 korun za hodinu a řidiči dostali příplatek za náročné pracovní prostředí. Běžně totiž jdou do práce ve čtyři ráno a končí v deset večer, přičemž jen polovinu času sedí za volantem, zbytek jsou nuceni kvůli jízdnímu řádu "pročekat". Podle Informačního systému o průměrném výdělků ministerstva práce brali loni v prvním pololetí řidiči **autobusů** v průměru 27 765 korun měsíčně, z toho zhruba třetinu (8 900 korun) tvoří pohyblivá složka. Podle odborářů je to ale méně, zejména ve firmách, kde odbory nepůsobí. Navíc statistiky navyšují lépe placení řidiči městských **autobusů**, placení městy. "Řidiči v krajích dostávají 22 až 25 tisíc hrubého, v práci přitom tráví 250 až 300 hodin měsíčně," říká Pomajbík.

Zvýšení mezd řidičů podle vládního nařízení by mělo dopravce vyjít na 1,2 miliardy korun, při započtení pojistných odvodů pak na 1,5 miliardy. Firmy teď musí vymyslet, kde na to vzít – jízdné samy od sebe zvyšovat nemohou, jsou vázány smlouvou s krajem. Ten si u nich přepravu lidí objedná a vyplácí jim kompenzace za ztrátové spoje. Situace se liší kraj od kraje – tam, kde mají s dopravci staré smlouvy, se bez soutěže mohou kompenzace hned navýšit (na to existuje do roku 2019 celoevropská výjimka). Příkladem je Jihočeský nebo Zlínský kraj.

"V řadě krajů nám navýšili objem plateb méně, než je růst mezd způsobený legislativní změnou. Zatím to doplácíme ze svého, ale to může vydržet jen několik měsíců. Pro menší dopravce toto může být likvidační," říká Daniel Adamka, generální ředitel Arriva Transport ČR, největšího **autobusového** dopravce v zemi.

V Jihomoravském, Moravskoslezském a Ústeckém kraji v rámci transparentnosti už dopravce vysoutěžili podle nového zákona o veřejných zakázkách. A vítěznou cenu smí kraj navýšit maximálně o desetinu. "Nemůžeme dopravcům přidat víc než 5,7 milionu korun na smlouvu," konstatuje náměstek pro dopravu ústeckého hejtmána Jaroslav Komínek. Pokud by to dopravci neakceptovali a vypověděli smlouvy, zvažuje podle něj kraj založit vlastní dopravní podnik, převzít řidiče a dopravu zajišťovat sám bez soutěže. Ministerstvo s tím nechce nic mít Kraje doufají, že se na pondělním jednání s vládou dočkají pomoci ze státního rozpočtu. Ministerstvo financí to odmítá, ministerstvo práce se od problému distancuje. "Hrajeme od začátku v tomto sporu pouze roli zprostředkovatele," uvedl mluvčí ministerstva práce Petr Habáň.

Případné odborové stávky by se celorepublikově zúčastnilo až 11 tisíc řidičů **autobusů**. Stávka by podle odborářů mohla být časově neomezená. Nezávisle na ní už dříve stávku za vyšší mzdy vyhlásily tři odborové organizace v Ústeckém kraji na 8. března.

Podle Pomajbíka chybí dopravním firmám šest tisíc řidičů **autobusů**. Dopravci pak často zaměstnávají starobní důchodce nebo brigádníky. "Lidé v produktivním věku odcházejí do jiných odvětví, do fabriky, do profese se už těžko vrátí," říká.

Řidiči autobusů chtějí lepší plat, úřad kraje jim možná vyjde vstříc

Mladá fronta Dnes

17. 02. 2017

Rubrika: Kraj Plzeňský

V těchto dnech se rozhoduje o tom, zda kraj příští týden ochromí stávka řidičů **autobusových** linek, placených hejtmanstvím.

Dopravní odboráři totiž vyhlásili kvůli mzdám řidičů **autobusů** celostátní stávkovou pohotovost.

O stávce rozhodnou 20. února.



Jaroslav Vejprava, ředitel společnosti ČSAD **Autobusy** Plzeň, která zajišťuje z 90 procent dopravní obslužnost v Plzeňském kraji, uvedl, že s odboráři bude jednat dnes dopoledne. Radní pro dopravu Plzeňského kraje Pavel Čížek doplnil, že požadavky řidičů, kteří požadují o něco víc peněz, jsou oprávněné. "My je chceme podpořit, protože zkušených řidičů **autobusů** není tolik a je těžké je sehnat," sdělil Čížek. Nějaký čas podle něj ale potrvá, než vedení kraje zjistí, kolik peněz na krajské linky putovalo. Teprve z těchto údajů vyplyne, kolik peněz se přidá. "Věc je složitá v tom, že každý ze zhruba desítky dopravců, kteří pro Plzeňský kraj jezdí, provozuje **autobusy** také pro obce a navíc má peníze i z komerční dopravy," uvedl Čížek. Připomněl, že v ČSAD **Autobusy** Plzeň zahájil úřad kraje pravidelnou kontrolu, jejíž součástí nyní budou i přesné údaje o mzdách. "Nemůžeme přidat řidičům jen na základě odhadů, to by bylo ne hospodárné vynakládání peněz daňových poplatníků," popsal Čížek. Ten chce doplatek pro řidiče vyřešit do měsíce.

Od začátku letošního roku vláda nařízením zvýšila minimální mzdy pro řidiče ze 71,60 koruny na hodinu na 98,10 koruny a nařídila i vyšší platby za čekání a příspěvek za práci v náročném prostředí. Podle odborů se ale kvůli různým výkladům nařízení nezvýšily v řadě regionů mzdy o očekávané tisícikoruny, ale maximálně o stokoruny.

Podle Čížka jsou v každém kraji řidiči placeni jinak a jinak jsou uzavřené i smlouvy. "Některé kraje soutěžily linkovou dopravu tvrdě na cenu, firmy ale uspěly tím, že snížily platy řidičům. Ti se pak vzbouřili. Nejhorší je situace v Ústeckém kraji," popsal Čížek.

V Plzeňském kraji podle něj nebyly platy tak špatné jako jinde v zemi. Vycházelo se ze smluv z dřívější, ke kterým se každý rok uzavíraly dodatky.

Dálnice D8 stáhla kamiony ze Středohoří

Ústecký deník

17. 02. 2017

Rubrika: Titulní strana

Je sice dražší, ale zato rychlejší, bezpečnější a pohodlnější. Nový úsek dálnice D8 přitáhl **kamiony** z objízdnych tras. Obce si oddechly.

Ústecko – Zhruba tři čtvrtiny **kamionů** přestaly jezdit po silnici I/30 podél Labe z Lovosic do Ústí, která během stavby dálnice D8 sloužila jako objízdna trasa i spojka k nájezdu na dálnici do Prahy. Dokazují to lednová čísla z výběru **mýta**. Ve srovnání s loňským lednem jsou nižší o 70 procent. A méně projíždějících **kamionů** hlásí i další silnice v okolí dokončené dálnice D8. Na ní naopak výběr **mýta** vzrostl o 30 procent.

MÝTO OBJÍŽDÍ JEN HRSTKA ŘIDIČŮ

"Nákladní doprava se z regionálních silnic razantně přesunula na dokončenou D8. **Kamiony** preferují rychlost a komfort dálnice, ač na ní zaplatí dražší **mýto** než na silnicích nižších tříd," uvedl David Šimoník, mluvčí projektu MYTO CZ, který shromažďuje data o výběrech **mýtného**.

Míra objíždění **mýtných** bran se podle něj v tuzemsku pohybuje jen kolem celoevropsky obvyklých tří procent. To potvrzuje i **Martin Felix**, mluvčí sdružení dopravců **ČESMAD Bohemia**. "Určitě je to tak. Míra objíždění **mýta** je skutečně malá, jen jednotky procent. Pro dopravce je dálnice rychlejší, bezpečnější a předvídatelnější," řekl Felix. Úlevu od nákladní **kamionové** dopravy pocítili i lidé žijící podél silnice I/30. Například Julius Běreš z ústeckého Vaňova.

"Radikálně provoz **kamionů** klesl. Jenže řidiči osobních automobilů se chováním vrátili do dřívější doby. Kdejaký hlupák tu závodí a dohání čas, ač tu **kamionů** jezdí zlomek co před dokončením dálnice D8," postěžoval si Běreš.

Radikální snížení **kamionové** dopravy si chválí i starosta Dolních Zálezel Miroslav Suchý.

"Jezdilo jich průměrně kolem deseti, dvanácti tisíc, teď dva tisíce. Nechal jsem to spočítat našimi pracovníky na veřejně prospěšných pracích," uvedl Suchý. Zatímco na silnici z Lovosic do Ústí se v lednu na **mýtném** vybralo o 2,2 milionu korun méně než před rokem, na dálnici D8 řidiči zaplatili o 15,5 milionu víc.

DÁLNIČNÍ JE DRAŽŠÍ

"Rozdíl způsobily více než dvojnásobné kilometrové sazby dálničního **mýta** proti menším silnicím," dodal David Šimoník.

V celé republice meziročně vzrostl výběr **mýta** o 8 procent. A to navzdory lednové sněhové kalamitě. "V prvním měsíci nového roku jsme od **kamionů** vybrali 786 milionů korun, což je historicky nejlepší lednový výsledek," upozornil mluvčí **Ředitelství silnic a dálnic** Jan Rýdl.

Kromě dokončené dálnice D8, která stáhla **kamiony** z okolních silnic a připsala si tak vyšší výběry, zaplatily **kamiony** víc peněz i na dálnicích D1 a D5. Za 121 měsíců provozu **mýta** se už v České republice vybralo 78,3 miliard korun.

15 500 000 Na hotové dálnici D8 se v lednu na **mýtném** vybralo o 15,5 mil. korun víc než před rokem. Na silnici I/30 z Lovosic do Ústí naopak o 2,2 mil. méně. Rozdíl udávají víc než dvojnásobné sazby dálničního **mýta**.

Většina krajů zajistí zvýšení mezd řidičům úpravou smluv

Ceskenoviny.cz

16. 02. 2017

Rubrika: CZ

Většina krajů vyřeší zvýšení mezd pro řidiče **autobusů** v základní dopravní obslužnosti úpravou smluv. Největší problémy mají Ústecký a Jihomoravský kraj, kde uzavřené smlouvy neumožňují dotace pro dopravce navýšit. Novinářům to dnes řekla hejtmanka Karlovarského kraje a předsedkyně Asociace krajů ČR Jana Vildumetzová (ANO).

"Všechny kraje s dopravci jednájí a snaží se to do konce jednání vyřešit, aby navýšení mohla ještě schválit zastupitelstva," uvedla Vildumetzová. Nařízení vlády, kterým se měly od 1. ledna zvednout mzdy řidičům, bude pro kraje ale znamenat, že zvýšené náklady musejí vzít z jiných položek krajských rozpočtů, například z investic, dodala hejtmanka.

"Pokud něco převede stát na kraje, tak by to měl převést i s finančními prostředky. Byli bychom velmi rádi, kdyby se nám navýšily prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury," uvedla Vildumetzová, kterou čeká v pondělí jednání s vládou na téma mezd řidičů, ale i peněz pro zdravotníky nebo na opravy silnic.

Odboráři **autobusových** dopravců, kteří vyhlásili stávkovou pohotovost, tvrdí, že nařízení vlády a metodiky jejího zavádění jsou vágní a ve výsledku nevedly ke zvýšení mezd o tisíce korun, ale o stovky korun. "Chceme znovu otevřít nařízení vlády, zejména metodiku, která určovala výši dorovnání mezd. Tam, kde to nejde a smlouvy jsou postaveny tak, že to neumožňují, tak smlouvy v nějakém časovém horizontu vypovědět," řekl ČTK Jiří Kuchynka, předseda Základní organizace Odborového svazu dopravy Jablonec nad Nisou.

Například v Karlovarském kraji se vedení kraje s dopravci dohodlo na zvýšení dotace pro letošní rok o 15 milionů korun. Původně měl kraj na letošní rok v rozpočtu na dotované **autobusové** linky 148,5 milionu korun. Zvýšení ještě musí příští týden schválit zastupitelé.