

## **Zeptali jsme se Mgr. Vojtěcha Hromíře, generálního tajemníka Sdružení ČESMAD BOHEMIA**

**Dnoviny.cz 29. 03. 2016**

**„V poslední době jsou stále více patrné snahy některých členských zemí Evropské unie chránit svůj dopravní trh na úkor zahraničních dopravců. Jaký dopad má tento vývoj na vaše členské firmy?“**

„Ochranné snahy a štěpení EU se netýkají jen silniční dopravy, má to mnohem širší rozsah. Když si uvědomíme, že předpisy a návrhy připravují v Bruselu lidé, kteří nemají přímou vazbu na firemní praxi, tak se snad ani nelze divit tomu, jaké nápady vznikají a jsou předkládány ke schválení. Co se týče mzdy, existuje třeba socialistický návrh, že všichni pracovníci v EU by měli mít stejnou minimální mzdu. To se snadno napíše, ale pak je i třeba dodat, jak vysoká by tedy měla být. Jako v Lucembursku, jako v Rumunsku atd., nebo snad průměr? A to nechme stranou jakékoliv ekonomické teorie.

Podobně i evropské odbory se snaží využít svůj vliv a navrhuje, že řidiči by se museli povinně vracet domů po čtrnácti dnech. To se sice u většiny přeprav děje již nyní, ale jsou i takové, u nichž to není možné. Navíc se jedná o další opatření, které by nakonec snížilo kapacitu silniční dopravy, a tudíž i zmenšilo konkurenceschopnost Evropy. A pokud by se řidiči vystřídali, kdo může volnému řidiči nařídít, že má jet na nějakou konkrétní adresu domů?

Německý zákon o minimální mzdě (MiLoG) využívá směrnici o vysílání pracovníků do zahraničí, kteří by měli mít, pokud v Německu pracují a žijí, stejné standardy jako jejich němečtí kolegové. Ovšem doprava se tomuto kritériu vymyká, na rozdíl třeba od stavebnictví, které se v takovém případě navíc řídí kolektivní smlouvou, která je v Německu platná pro všechny. Řidič je mobilní pracovník, pohybuje se po více evropských zemích, a především svůj život má doma, ne v Německu. V takovém případě přece jedna země nemůže překračovat své hranice a říkat jiným, jak mají odměňovat své zaměstnance.

Navíc kdyby se podobné opatření začalo uplatňovat po celé Evropě, bylo by prakticky nemožné ho dodržovat. Řidič by jel přes území České republiky, Německa, Francie, Španělska atd. – a jak by se pak jeho mzda vypočítávala? Ale aby toho nebylo málo, v Německu už dnes platí i další povinnosti.

Má se v předstihu hlásit, kdy tam řidič pojedje, jak dlouho tam bude, případné změny opět oznamovat. To vše představuje enormní administrativní zátěž a přináší i další náklady.“

**„Jaké je podle vás řešení této situace?“**

„Byli bychom nejraději, kdyby mobilní pracovníci byli z účinnosti směrnice a tím i minimální mzdy vyjmuti. Jsme rádi, že se nám do této problematiky podařilo vtáhnout i naše politické špičky, které jsou také toho názoru, že je třeba chránit volný pohyb služeb a osob v Evropské unii. Bohužel česká pozice odmítá směrnici během dvou let jakkoliv měnit. Evropská komise shledala, že MiLoG není v souladu s unijním právem, a zavedla s Německem neveřejné řízení. A buď se obě strany dohodnou, nebo celá záležitost půjde k soudu. A v tuto chvíli se obáváme nějaké krkolomné dohody. Výsledek jednání s Německem je velmi důležitý, protože i Francie má připravený podobný zákon, který bude navazovat na vývoj situace v Německu.

Unie se dnes opravdu štěpí – a nejen na západní a východní a střední Evropu, narůstající rozdíly jsou patrné i mezi zeměmi, které do unie vstoupily dříve než my.“

**„Na západ od našich hranic se někdy argumentuje tím, že nové členské země používají tzv. sociální dumping...“**

„Sociální dumping je termín bez definice, dá se pod něj schovat vše, a jeho používání je proto velice nebezpečné. V Čechách pár kilometrů od německých hranic jsou firmy, které vyrábějí pouze pro Německo a o jejich mzdy v Německu péči nemají. Jedná se o snahu pomocí cesty přes sociální standardy chránit vlastní trhy a vzít si zpět, co třeba v minulosti ztratili. Vypadá to, že slogan ‚Trhy máme, zavíráme‘ se začíná stávat skutečností, na to dost sedí. Po rozšíření získali nové trhy a teď se snaží dostat zpět i další pozice, třeba ve službách. Očekáváme, že tyto snahy budou patrné i při přípravě nového silničního balíčku EU, který se bude projednávat v druhé polovině letošního roku.“