



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

IV/2021

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Balíček mobility EU – přinese nápravu v oblasti kabotáže?

Úvod	str. 2
Balíček mobility	str. 2
Kabotáž dle evropského dopravního práva	str. 4
Francouzský (tvrdý) přístup	str. 6
Sdružení nemají stejný názor	str. 7
Závěr	str. 8

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: I. Balíček mobility EU a kabotáž

1. Úvod

Nákladní kamionová přeprava hraje v našich životech důležitou roli, ačkoliv to na první pohled nemusí být patrné. Zajišťuje nám dostatek všeho, co každý den potřebujeme a spotřebováváme, ať už to jsou čerstvé potraviny z obchodů, noviny a časopisy, elektronika nebo oblečení. Díky mezinárodnímu obchodu si můžeme užívat zboží vyprodukovaného v jiných zemích, a právě kamionová přeprava je jedním z nejlepších způsobů, jak produkty převážet mezi různými státy poměrně rychle a s minimálním rizikem poškození zboží. V porovnání s ostatními druhy dálkové přepravy, jako je například lodní nebo letecká, je ta silniční nejoperativnější, relativně nízkonákladová a v rámci možností šetrná k životnímu prostředí. Navíc konkrétně na evropském kontinentu je vybudovaná velmi silná síť transportu kamionovou dopravou, která umožňuje rychle a ekonomicky prakticky odkudkoliv přepravit jakékoliv zboží.

2. Balíček mobility I.

Cílem nového balíčku je především modernizace a harmonizace pravidel týkajících se vysílání pracovníků, zejména předpisy vycházející ze směrnice EP a Rady 96/71/ES o vysílání pracovníků, zajištění vhodných pracovních podmínek, přístupu na trh silniční přepravy a také úprava administrativních požadavků. Neopomenutelnou součástí je rovněž zajištění bezpečnějšího provozu, zamezení nekalé konkurence a důslednější prosazování dodržování pravidel. Očekává se, že nový balíček dá oboru jasný právní rámec, aby byla zajištěna spravedlnost a rovné podmínky pro všechny řidiče bez ohledu na národnost, včetně těch platových pro řidiče mezinárodních přeprav a kabotáží.

Evropský parlament přijal 9. července 2020 rozsáhlou reformu silniční dopravy v Evropské unii, známou jako I. Balíček mobility, jehož návrh byl v EU předložen již v roce 2017. Balíček byl přijat v kompromisní podobě, který prosazovala tzv. Middle group, tedy střední skupina, která stála mezi dvěma názorově protichůdnými tábory (Česká republika se řadila k Middle group). Na jedné straně stály státy západní Evropy, které mají vysoké náklady na mzdy řidičů a své

národní trhy si protekcionisticky chrání restriktivními legislativními opatřeními, viz již zmíněné Loi Macron ve Francii nebo Milog v Německu. Druhou skupinu pak tvořily státy východní a jihovýchodní Evropy, kde je mzda řidičů naopak nízká.

Pro ČR je nejvýznamnějším bodem vyjmutí řidičů nákladních vozů ze směrnice o vysílání pracovníků a na dopravní společnosti se tak nevztahuje povinnost vyplácet svým zaměstnancům stejnou mzdu na určitém místě, jako mají místní pracovníci, již nebudou muset v každé zemi dodržovat národní nařízení jednotlivých států (Loi Macron, Milog apod.). Většina vyžadovaných dokumentů bude moci být poskytována v elektronické podobě.

Podstatný je v nové verzi balíčku tzv. split přístup, tedy systém posuzování jednotlivých typů přeprav odděleně, přičemž se bere ohled na jejich odlišnosti. Nová pravidla se významně dotýkají kabotáže a cross-trade přepravy. Pro kabotáž se nově zavádí tzv. cooling-off lhůta, což v praxi znamená, že po vykonání první kabotáže v jednom členském státě nesmí týž dopravce provést další kabotáž do 60 hod po návratu do země svého sídla a zároveň do doby, než započne novou mezinárodní přepravu ve státě svého sídla. Kabotáž a cross-trade budou nově pravidlům pro vysílání podléhat již od prvního dne přepravy. To v praxi bude znamenat, že východoevropský dopravce provádějící kabotáž v některém státě západní Evropy bude muset splnit všechny povinné náležitosti, které daný stát vyžaduje. V případě cross-trade přepravy bude dopravce podléhat nařízením obou států, které budou v jízdě zúčastněné.

Při bilaterální přepravě bude moci být provedena jedna nakládka či vykládka v jednom směru, anebo žádná při cestě tam a dvě při zpáteční cestě, tedy nebude možné provést dvě operace na cestě tam a žádnou na cestě zpět. Pro vykonání nakládky či vykládky se vozy budou muset do země registrace vracet alespoň jednou za čtyři týdny, tímto opatřením by se mělo zabránit trvalé práci vozidla v jednom státě bez skutečného sídla v něm. Tranzitní přeprava je z pravidel o vysílání pracovníků vyřazena.

Z působnosti nových nařízení budou vyřazena velmi lehká vozidla (s celkovou hmotností i s nákladem méně než 2,4 tuny) a také lehká vozidla (méně než 3,5t), v případě, že nebudou vykonávat žádnou mezinárodní přepravu. Tato regulace by měla zamezit účelovému obcházení dosavadních nařízení najímáním dodávek.

Na pomoc boji proti schránkovým společnostem budou všechny dopravní společnosti od počátku platnosti silničního balíčku povinny prokazovat skutečnou aktivitu v daném státě, ve kterém jsou registrované, toto se bude dít na základě podávání zpráv a monitorování. Nový balíček neopomněl ani opatření proti nomádským řidičům. Pro zamezení pobytu řidičů několik

měsíců v kuse v zahraničí bude povinné se vracet do země registrace maximálně do čtyř týdnů a nákladní vozidlo potom alespoň každé dva měsíce.

Na základě nových pravidel budou mít řidiči lepší podmínky na regeneraci, například odpočinkem v kabině vozu budou moci strávit maximálně 45 hodin týdně na vhodném odstavném místě a pravidelný týdenní odpočinek budou řidiči povinni strávit v ubytování mimo kabinu. Členské státy budou muset nově podávat hlášení o dostupných odstavných plochách za účelem jejich dalších výstaveb. Tímto a také s novými pravidly řízení a odpočinku by měly být zajištěny dostatečné sociální podmínky řidičů. Nicméně v současné době, zejména v nových členských státech, není k dispozici dostatek odstavených míst k odpočinku, tato oblast tedy bude ještě potřebovat určitou investici, aby nové podmínky byly náležitě plněny. Digitální tachografy, mimo jiné i zaznamenávající překročené hranice a jiné aktivity, se stanou povinnými i pro vozidla s hmotností nad 2,5t.

Platnost Silničního balíčku je nastavena na rok 2022, do té doby se ještě mohou uplatňovat sankce za nedodržení současných zákonů a nařízení v jednotlivých státech. Do počátku platnosti balíčku by měly být všechny relevantní předpisy implementovány do národních legislativ jednotlivých států. Porušení kabotážních předpisů nebo pracovního práva bude trestáno nejpozději od té doby, kdy vstoupí plně v platnost balíček mobility 1 v EU.

3. Kabotáž dle evropského dopravního práva

Kabotáž nastává v případě, kdy přepravce na území cizího státu provádí vnitrostátní přepravní službu bez toho, aniž by tam měl sídlo. Musí být ovšem usazen v některém ze států Evropského hospodářského prostoru. Provádění kabotáže ve členských státech EU (Evropská unie, dále jen EU) je podřízeno nařízením EP a Rady č. 1072/2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Každý dopravce, který provozuje nákladní dopravu pro cizí potřebu a je držitelem eurolicence, je oprávněn provozovat kabotáž za těchto podmínek:

- kabotáž musí vždy následovat až po mezinárodní přepravě zboží z členského státu nebo třetí země do jiného členského státu
- kabotáž může být provedena až po kompletním vyložení nákladů z předchozí mezinárodní přepravy
- kabotáž musí být provedena stejným vozidlem, se kterým byla provedena předcházející mezinárodní přeprava

- kabotáž může být proveden jak ve členském státě, do kterého směřovala mezinárodní přeprava, tak v jakémkoliv jiném členském státě.

V rámci kabotáže potom existují dvě možné situace, které jsou jinak podmíněné:

a) Kabotáž ve stejném státě, kam směřuje mezinárodní přeprava. Zde je možné provést maximálně 3 kabotážní přepravy. Lhůta mezi poslední vykládkou v rámci kabotáže a poslední vykládkou mezinárodní přepravy však nesmí být delší než 7 dní.

b) Kabotáž v jiném státě EU, než do kterého směřuje mezinárodní přeprava. Při této variantě je možné vykonat až 3 kabotáže během 7 dnů ve státech odlišných od toho, kde byla vyložena původní mezinárodní přeprava, s podmínkou, že v každém členském státě je možné provést jen jednu kabotáž přepravu během 3 dnů od doby, kdy vozidlo bez nákladu vstoupilo na území tohoto státu.

V obou případech je dopravce povinen doložit důkazy o dovozu mezinárodní přepravy a o každé kabotáži, kterou následně vykonal.

V listopadu roku 2020 provedl německý Federální úřad pro přepravu zboží (BAG) kontroly na více než 30 místech, aby se vysledovalo dodržování kabotážních nařízení. BAG provedl kontroly u 723 vozidel, z nichž 139 provádělo kabotáž. Z těchto bylo u 46 případů zjištěno porušení kabotážních předpisů, tj. každá třetí kabotáž byla nelegální. Federální úřad tehdy na těchto pokutách nashromáždil celkem 49 490 EUR, v přepočtu tedy asi 1 290 000 korun. Pro kontrolu byly využity zejména dopravní uzly a trasy, které obvykle využívají nerezidentní vozidla, jako jsou například přístavy Trevír, Kiel nebo Rostock a dálniční uzel v Porúří. V souvislosti s tím bylo také uloženo několik pokut jedné polské společnosti, která opakovaně porušovala kabotážní předpisy. Tento přepravce uhrazení pokut několikrát odmítl, ale po přezkoumání soudem byly pokuty potvrzeny jako legální. Tato společnost nakonec musela zaplatit pokutu ve výši 54 800 EUR.

Ve stejném měsíci provedl stejné kontroly pro dodržování předpisů pro kabotáže i německý Spolkový úřad pro nákladní dopravu (FOPH) na 24 místech. Kontrolou prošlo 284 vozidel, z nichž 54 provádělo kabotáž a z těchto bylo 24 v rozporu s předpisy kabotáže, tedy téměř polovina kontrolovaných kamionů. V důsledku těchto porušení vybral FOPH 24 550 EUR. Státní příslušnost kontrolovaných dopravců není bohužel přesně známá, nicméně lze usuzovat, že se jedná z většiny o polské, litevské a rumunské přepravce.

Nicméně i navzdory silničním kontrolám v různých zemích, při kterých byly často zjištěné nelegální kabotáže a některé zahraniční společnosti byly povinny zaplatit pokuty, se těmto dopravcům stále vyplatí provozovat jejich podnikání tímto způsobem, protože prostředky vynaložené na případné pokuty potom získají zpět při cestách, které jsou dle pravidel EU nepovolené.

4. Po opakovaném porušení pracovního práva byly ve Francii obviněny dvě zahraniční dopravní společnosti a byl jim uložen zákaz dalších přeprav ve Francii po dobu jednoho roku.

Zákony jsou aktuálně přísněji vynucovány ve Francii, a pokud nejsou dodržovány, také potrestány přísněji než v Německu nebo dalších zemích, protože v rámci EU neexistuje jednotný katalog pokut. Potvrzení pro tuto aktivitu poskytuje nedávno uložený zákaz kabotážní dopravy na francouzském území po celý rok a poskytuje mimo jiné oprávnění vyslovit zákazy dvěma společnostem silniční dopravy se sídlem v Rumunsku a Bulharsku.

Odpovědný kontrolní orgán v Bretani uvádí, že na řadě činností a obchodní korespondence, která probíhala v období od října 2017 do prosince 2020, lze doložit hromadění těchto trestných činů od založení těchto společností. Úřad tvrdí, že toto porušení je zjevné „ve srovnání s tím, co vytvářejí dopravní společnosti, které dodržují pravidla“. Výhoda pro ně byla o to větší vzhledem k velikosti zúčastněných společností - jedna ze dvou dotčených má kolem 200 vozidel.

Zpráva uvádí, že se trestné činy zaměřovaly zejména na „neplnění běžné týdenní doby odpočinku“. Podle výnosu Bretonské prefektury by měly sankce, které odrážejí odhodlání bojovat proti silniční nejistotě, nekalé soutěži, nepravdělné kabotáži a sociálnímu dumpingu, prostupovat celým oborem silniční nákladní dopravy. Právní základ a postup stanoví nařízení EU 1072/2009.

Takové sankce jsou samozřejmě možné i v Německu a dalších zemích. V Německu za dodržování těchto předpisů odpovídá Federální úřad pro nákladní dopravu (BAG). Stejně tak může být dopravce-nerezident, který porušuje národní nebo Evropské právo silničního provozu, potrestán dočasným zákazem kabotáže v Německu. Za dočasný zákaz vnitrostátní dopravy je také odpovědný BAG. S ohledem na vážné důsledky pro dotyčnou dopravní společnost, BAG na vyžádání vysvětlil důvody pro uplatnění přísné normy:

„Pokud existují dostatečné indikace, že došlo k závažnému porušení předpisů, byly spáchány činy proti vnitrostátním nebo komunitárním předpisům v oblasti silniční dopravy, BAG by zahájila správní řízení o dočasném zákazu vnitrostátní dopravy.“

Ve skutečnosti však takové konání ještě není na pořadu dne. Ismail Ertug (SPD), poslanec Evropského parlamentu, si pro myslí, že Francie přispívá k boji proti sociálnímu dumpingu v odvětví dopravy účinněji než Německo. „Proč německé Ministerstvo dopravy prosazuje použití silného balíčku mobility na úrovni EU, ale nadále pouští ze rukou otěže případné kontroly, je pro mě stále záhadou,“ říká Ertug.

Poslanec není s tímto názorem sám. Souhlas také přichází z dopravního odvětví:

„Kdyby se stalo obchodním modelem, že by tyto společnosti měly trvale porušovat kabotážní předpisy nebo pracovní právo, měl by být okamžitě nařízen konec kabotážní činnosti takové linky.“

Kvůli opakovanému porušení pracovního práva byly obviněny dvě zahraniční dopravní společnosti a byla jim zakázána jakákoliv další přeprava ve Francii po dobu jednoho roku. Může to být vzor pro Německo a další evropské země? Podle názoru George Dettendorfera, výkonného ředitele společnosti Dettendorfer Spedition, měl by být v krajním případě přístup na trh trvale odepřen. Protože takováto nekalá soutěž bolí zejména dopravní společnosti, které dodržují zákony, a ty by měly chráněny zákonodárcem“, říká Georg Dettendorfer.

5. Sdružení nemají stejný názor

Takové tvrdé sankce v Německu proti notoricky známým porušovatelům zákona platí i pro Dirk Engelhardta, mluvčího představenstva Federální asociace pro nákladní dopravu, logistika a likvidace, jsou žádoucí, jak vysvětluje v reakci na žádost DVZ.

Frank Huster, generální ředitel DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, nesdílí názor svého kolegy. I když i on je přesvědčen, že národní předpisy o kabotáži by měly ve všech členských státech uplatňovány se stejnou intenzitou kontroly, jednotným monitorováním a tresty za porušování, nikoliv však jen trestáním. Chválí přístup Francie, ale říká: „Národní sólové úsilí není ani v implementaci, ani v prosazování evropského práva zaměřitelné na cíl.“ Zda však upřednostňuje sklon k přísným sankcím podle francouzského modelu nebo opatrnějšího německého typu, nechává otevřené.

Je však zřejmé, že porušovatelé zákona se musí připravit na přísnější tresty poté, až balíček mobility začne komplexně platit příští rok. Pak může mít vliv opakované porušení vyhlášky o

kabotáži při poskytnutí licence pro přístup na trh. A dotčená společnost může poté získat úplný zákaz provozu.

Ale i zde Ertug varuje: „Pouze za podmínky přísné kontroly bude možné tato nová pravidla používat a rozvinout jejich účinek. Jako evropští zákonodárci to můžeme pouze vytvořit předpisy, ale jejich provádění je v gesci členských států. A v Německu je k tomu zapotřebí především více personálu.“

6. Závěr

Česka se vzhledem k jeho tranzitní poloze a též rozloze na první pohled ve vnitřním provozu kabotážní omezení příliš netýkají a ani v zahraničí nepatří české dopravní společnosti mezi aktivní porušovatele předpisů o kabotáži – obvyklé schéma zahraničních cest našich dopravců zahrnuje cestu „tam“, tedy s dlouhodobě kontrahovaným exportem v relaci ČR - západní Evropa. Zpětné vytížení je buď také postaveno na opakování uvedené trade lane, a nebo se vozy vrací směrem Česko a pokud nenajdou zpětné vytížení, jedou naprázdno. Nomádských řidičů a chronických „kabotérů“ je mezi nimi mizivé procento.

Přesto se nás samozřejmě Balíček mobility bezvýhradně týká, a to včetně omezení kabotáže, protože po jeho uplatnění budou řidiči z východních zemí častěji povinni se vracet domů, a jejich úsilí nalézt po cestě alespoň nějaké vytížení určitě zesílí.

Konec V. čísla

Příjemné pokračování předjaří vám přeje Redakce SZ SSL