



Mgr. Michaela Marksová
ministryně práce a sociálních věcí

146/17
10.2.
>
V Praze dne 9.2.2017
Č. j.: MPSV-2017/10756-52

Vážený pane výkonný řediteli,

dopisem ze dne 12. ledna 2017 č. j. 14/17 jste se na mě obrátil se žádostí o stanovisko k rozsahu platnosti opatření vyplývajících z nařízení vlády č. 337/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. 353/2008 Sb.

Tato opatření spočívají ve využití stávajících nástrojů ochrany zaměstnanců proti poskytování nepřiměřeně nízkých mezd prostřednictvím nejnižších úrovní zaručené mzdy u specifické skupiny řidičů autobusů, v zavedení minimální kompenzace výkonu práce v rozdělené směně nebo při rozděleném výkonu práce zaměstnavatelem, kdy je pro zaměstnance ztížena dostupnost jeho obvyklého společenského prostředí a sociálního zázemí, nebo je ztížena ochrana před klimatickými a jinými nepříznivými vlivy, a dále ve zvýšení minimální míry kompenzace doby strávené čekáním mezi spoji.

Ochrana řidičů autobusů proti poskytování nepřiměřeně nízkých mezd prostřednictvím nejnižších úrovní zaručené mzdy se realizovala do konce loňského roku pouze v rámci široké skupiny prací spočívajících v řízení, údržbě a opravách silničních motorových vozidel s více než 9 místy k sezení včetně řidiče nebo vozidel o celkové hmotnosti nad 3,5 t. Vznikl proto požadavek zajištění ochrany proti poskytování nepřiměřeně nízkých mezd u specifické skupiny řidičů, kteří řídí



nejnáročnější typy vozidel, pro něž se vyžaduje řidičské oprávnění skupiny D [§ 80 odst. 1 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)]. Jedná se o motorová vozidla, jejichž délka přesahuje 8 metrů, a která jsou určena pro přepravu více než 16 osob. Na jednání zástupců zaměstnavatelů, odborů, krajů a Ministerstva dopravy se pod organizačním vedením Ministerstva práce a sociálních věcí dospělo k závěru, že řízení této skupiny vozidel odpovídá svojí složitostí, odpovědností a namáhavostí 5. skupině prací.

Do této skupiny prací se zařadí řidiči uvedené skupiny vozidel bez ohledu na to, zda působí v linkové, městské nebo jiné oblasti dopravy. Opatření tedy nemůže v žádném případě způsobovat nerovnost ani mezi skupinami dopravců, ani mezi řidiči uvedených vozidel.

Účelem systému ochrany proti poskytování nepřiměřeně nízkých mezd prostřednictvím nejnižších úrovní zaručené mzdy ve smyslu § 112 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, není stanovování jakýchkoliv výdělkových relací nebo zasahování do zaměstnavatelských mzdových systémů. Smyslem je pouze poskytnutí nezbytné ochrany zaměstnancům, kteří vykonávají složitější, odpovědnější a namáhavější práce, aby jejich pracovní příjmy postačovaly alespoň ke krytí jejich skromných nezbytných životních potřeb. Rozhodně by tyto nejnižší ochranné úrovně výdělku neměly ohrozit zavedené systémy odměňování ani výdělkové relace mezi zaměstnavateli zajišťujícími různé druhy dopravní obslužnosti.

Se sazbou nejnižší úrovně zaručené mzdy stanovenou pro příslušnou skupinu prací se porovnává celková hrubá mzda, zúčtovaná zaměstnanci za splatné období k výplatě, ze které se pro účely výpočtu výše doplatku do nejnižší úrovně zaručené mzdy odečte mzda za práci přesčas (dosažená a příplatek), příplatek za práci ve svátek, za noční práci, za práci ve ztíženém pracovním prostředí a za práci v sobotu a v neděli (dále jen „redukováná hrubá mzda“). Je-li takto redukováná hrubá mzda zaměstnance nižší než příslušná sazba nejnižší úrovně zaručené mzdy, poskytne zaměstnavatel zaměstnanci doplatek ve výši rozdílu mezi nimi.

Do hrubé mzdy se započítávají veškerá mzdová plnění, která jsou zaměstnanci v příslušném období poskytnuta (tzv. nároková, tj. například základní, tarifní nebo jiná mzda a další příplatky, i nenároková, tj. například prémie, odměny, osobní ohodnocení). Z uvedeného je zřejmé, že rozhodující skutečností je to, zda je výsledná redukovaná hrubá mzda zaměstnance při jejím zúčtování nižší než příslušná sazba nejnižší úrovně zaručené mzdy.

Podle aktuální výše sazeb nejnižších úrovní zaručené mzdy tedy musí zaměstnavatel poskytnout doplatek uvedenému řidiči autobusu, jehož mzda připadající na hodinu práce je nižší než 98,10 Kč nebo než 16 400 Kč za celý kalendářní měsíc při odpracování 40 hodinové stanovené týdenní pracovní doby.

Minimální kompenzace výkonu práce v rozdělené směně nebo při rozděleném výkonu práce zaměstnavatelem, kdy je pro zaměstnance ztížena dostupnost jeho obvyklého společenského prostředí a sociálního zázemí, nebo je ztížena ochrana před klimatickými a jinými nepříznivými vlivy, se realizuje formou příplatku za práce ve ztíženém pracovním prostředí.

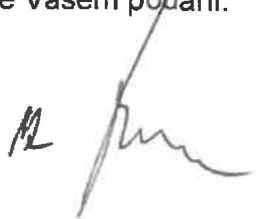
Podmínkou pro jeho uplatnění je práce zaměstnance v rozdělené směně nebo v rozděleném výkonu práce zaměstnavatelem, kdy toto rozdělení v souhrnu činí alespoň 90 minut, a dále to, že v době přerušení výkonu práce je pro zaměstnance nedostupné jeho obvyklé společenské prostředí a sociální zázemí, nebo je jejich dostupnost značně ztížena, nebo je ztížena ochrana místa, ve kterém musí zaměstnanec dobu přerušení práce trávit, před klimatickými a jinými nepříznivými vlivy. **Ani uplatnění tohoto opatření není členěno podle toho, zda se uvedené podmínky vyskytnou u zaměstnanců linkové nebo městské dopravy, a nemohou proto vést k nerovnosti mezi těmito skupinami dopravců.**

Novelou nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů, došlo s účinností od 1. ledna 2017 k navýšení minimální částky odměny za čekání mezi spoji ve veřejné linkové osobní dopravě prováděné autobusy a k zpřesnění některých pojmů souvisejících s touto dopravou, které v praxi způsobovaly interpretační nejasnosti. Řidiči městské autobusové dopravy byli

výslovně vyloučení z aplikace ustanovení o odměně za čekání mezi spoji [viz § 2 písm. e) a § 3 písm. c) výše uvedeného nařízení vlády] z důvodu, že tato doba čekání mezi spoji se u řidičů v městské autobusové dopravě dle předchozí právní úpravy uplatňovala spíše výjimečně, tzn., že doba čekání mezi spoji určená jízdním řádem se jim započítávala do pracovní doby a byla odměňována mzdou. Z uvedeného důvodu bylo tedy zcela nadbytečné tuto dobu čekání mezi spoji pro tuto skupinu zaměstnanců nově legislativně upravovat (tj. ex lege vyloučit tuto dobu z jejich pracovní doby) včetně odměňování, na čemž se shodli i sociální partneři působící v oblasti silniční dopravy.

Domnívám se, vážený pane výkonný řediteli, že uvedená opatření lze zařadit mezi standardní a vzhledem k jejich přijetí s dostatečným časovým předstihem i předvídatelná. Doufám proto, že se podaří úspěšně překonat všechny problémy, které nastiňujete ve Vašem podání.

S pozdravem



Vážený pan
Ing. Dan Jiránek
výkonný ředitel
Svaz měst a obcí České republiky
5. května 1640/65
140 00 Praha 4