

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт“

COM(2008) 650 окончателен — 2008/0195 (COD)

(2009/С 228/14)

На 6 ноември 2008 г. Съветът реши, в съответствие с член 71 и член 137, параграф 2 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт“

На 2 декември 2009 г. Бюрото на Комитета възложи на специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“ да подготви работата на Комитета по този въпрос.

Предвид неотложния характер на дейността, Европейският икономически и социален комитет определи г-н MORDANT за главен докладчик на 452-ата си пленарна сесия, проведена на 24 и 25 март 2009 г. (заседание от 25 март 2009), и прие настоящото становище с 93 гласа „за“, 7 гласа „против“ и 7 гласа „въздържал се“.

1. **Заклучения и препоръки**

1.1 ЕИСК счита, че предложението на Комисията е трудно приложимо и че ще доведе до огромни допълнителни разходи и повишаване на административното бреме. Освен това, то не отговаря на една от основните цели на директива 2002/15/ЕО, с която се определят минимални изисквания по отношение на организацията на работното време, за да се подобри защитата на здравето и безопасността на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, както и да се подобри пътната безопасност и да се сближат условията на конкуренция. Всъщност, транспортен работник не може да работи повече от 48 часа (средно) на седмица, в съответствие с разпоредбите на Регламент 561/2006 относно времето за управление на превозното средство и периодите на почивка, докато самостоятелно зает водач ще може да работи по 86 часа на седмица, в съответствие с разпоредбите на същия Регламент 561/2006 относно времето за управление на превозното средство и периодите на почивка.

1.2 Автомобилният транспорт в Европа през следващите 20 години се очаква да нарасне с около 50 %, независимо от ръста на другите видове транспорт (железопътен или воден). Според ЕИСК, определящият фактор за постигане на целите на директивата не е статутът на водача, а условията, в които той ще изпълнява транспортната дейност.

1.3 В настоящото становище ЕИСК заявява още веднъж общите насоки на заключенията на становището на ЕИСК относно „Автомобилен транспорт – работно време на самостоятелно заетите водачи ⁽¹⁾“.

За сведение в посоченото становище Комитетът подчертава:

— необходимостта от включване на всички самостоятелно заети водачи в приложното поле на Директива 2002/15/ЕО така, както е предвидено в член 2 от нея (считано от 23 март 2009 г.) с цел насърчаване на пътната безопасност, насърчаване на лоялната конкуренция и подобряване на условията на труд на транспортните работници и самостоятелно заетите

водачи, по-специално на тяхното физическо и психическо здраве;

— значението на правилното транспониране на директивата от държавите-членки – и по-специално на определението за самостоятелно зает водач – както и на споделената отговорност на различните участници в транспортната верига, както е в регламента относно продължителността на времето за управление на превозното средство и времето за почивка.

1.4 ЕИСК счита, че целите на директивата могат да бъдат постигнати единствено при ясно прилагане в сектора на автомобилния транспорт на минимални социални стандарти за социална защита на всички лица, извършващи транспортни дейности, независимо от техния статут.

1.5 Комитетът счита, че включването на самостоятелно заетите водачи в приложното поле на директивата следва да се направи при максимално опростяване на техните административни задачи. Едно определение на работното време на самостоятелно заетите водачи предполага, че общите административни дейности не се включват към работното време.

1.6 Включването на самостоятелно заетите лица изисква приемането на редица мерки с цел да се следи прилагането и спазването на Директива 2002/15.

2. **Въведение**

2.1 Директива 2002/15/ЕО на Парламента и на Съвета от 11 март 2002 г. влезе в сила на 23 март 2005 г. Тя се отнася до организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт. Новите общи правила, определени в нея, осигуряват минимални стандарти за социална защита за тези работници. Тези минимални стандарти се считат за важен напредък, от една страна, за подобряване на защитата на здравето и сигурността на работниците, извършващи транспортни дейности, а от друга – за повишаване на пътната безопасност и гарантиране на лоялна конкуренция.

⁽¹⁾ ОВ С 27 от 3.2.2009 г., стр. 49-51.

2.2 Тази директива, която има за цел да защити транспортните работници от отрицателните въздействия на прекалено дългото работно време, недостатъчното време за почивка или неудобния ритъм на работа, представлява специален раздел на общата директива относно организацията на работното време (Директива 2003/88/ЕО). Тя допълва Регламент (ЕО) 561/2006 от 15 март 2006 г., с който се определят общи правила за продължителността на времето за управление на превозното средство и времето за почивка на водачите.

2.3 В момента на приемане на директивата, след помирителната процедура, Европейският парламент и Съветът решиха, че тя ще се прилага по принцип за самостоятелно заетите водачи от 23 март 2009 г., а Комисията се приканва да представи доклад до Европейския парламент и до Съвета две години преди тази дата, както и че Комисията следва да направи законодателно предложение въз основа на доклада, в което да се определят редът и условията, за да бъдат включени или да бъдат изключени самостоятелно заетите водачи от приложното поле на директивата.

3. Предложение на Комисията

3.1 Комисията предлага изменение на Директива 2002/15/ЕО, така че самостоятелно заетите водачи да бъдат изключени от приложното ѝ поле и да бъде изяснено приложното поле на директивата, което включва всички транспортни работници, включително „фалшивите“ самостоятелно заети водачи, т.е. тези водачи, които официално са самостоятелно заети, но всъщност не са свободни да организират своите трудови дейности.

3.2 Комисията се опитва да определи какво е „фалшиво“ самостоятелно заето лице: „транспортен работник“ включва също всяко лице, което не е обвързано с работодател чрез трудов договор или чрез какъвто и да е друг вид трудова йерархична зависимост, но:

- а) което няма свободата да организира съответните трудови дейности;
- б) чийто доход не зависи пряко от печалбата;
- в) което няма свободата да поддържа, самостоятелно или в сътрудничество с други самостоятелно заети водачи, търговски отношения с няколко клиента.“

3.3 Комисията предлага да се добави условие за всички трудови дейности, извършвани нощно време. Всъщност съгласно Директива 2002/15 всяка трудова дейност, извършвана нощно време, се счита за ношен труд. В своето предложение за изменение Комисията предлага в определението за ношен труд да се въведат поне 2 часа труд, полаган нощно време.

3.4 Предложението за изменение включва и един нов член, свързан с контрол и наблюдение с цел гарантиране на правилното и последователното прилагане на правилата, съдържащи се в Директива 2002/15, като се уточнява, че националните органи, отговорни за прилагането на директивата, разполагат с нужния брой квалифицирани инспектори и приемат необходимите мерки.

3.5 С оглед осигуряване на ефективно, ефикасно и еднакво прилагане на директивата в цялата Общност, Комисията

подпомага диалога между държавите-членки с оглед на постигането на следните цели:

- а) засилване на административното сътрудничество между техните компетентни органи;
- б) насърчаване на общ подход;
- в) улесняване на диалога между транспортния сектор и органите, наблюдаващи спазването на разпоредбите.

4. Общи бележки

4.1 По повод установените в оценката на въздействието проблеми, Комисията посочва, че „безпокойствата за пътната безопасност във връзка с умората на водачите се ограничават чрез строгото съблюдаване на правилата за времето за управление на превозното средство и за периодите на почивка, които се прилагат за всички водачи, независимо от статута на тяхната заетост“. Следователно директивата за организацията на работното време не внася значителна добавена стойност за пътната безопасност. В заключение, в документа за оценка на въздействието Комисията отдава предпочитание на варианта, при който се изключват самостоятелно заетите водачи, а се включват „фалшивите“ самостоятелно заети водачи, като същевременно се гарантира по-ефективен контрол. Това би довело до намаляване нарушаването на конкуренцията и би дало възможност за по-добра социална защита на работниците и сродните им групи.

4.2 Редица социални партньори смятат, че изключването на самостоятелно заетите водачи от приложното поле на директивата е довело до нарушаване на конкуренцията в сектора на автомобилния транспорт и това съвсем наскоро накара Комитета да отправи следното искане в становището си относно средносрочния преглед на Бялата книга за транспорта (TEN 257, докладчик: г-н Barbadillo Lopez) ⁽¹⁾:

„Що се отнася до социалните норми за автомобилен транспорт, трябва да се запази равнопоставеността в отношенията между работниците, били те наетни или самонаети, причина, поради която Директива 2002/15/ЕО от 11 март 2002 г., отнасяща се до разпределението на работното време на лицата, осъществяващи транспортни дейности и по-конкретно за автомобилния транспорт, трябва да се приложи директно за самонаетите работници, без да се чака предвиденият преходен период, тъй като поставените с тази директива цели са да се осигури безопасността по пътищата, да се избегне нарушаването на условията на свободна конкуренция и да се наложат по-добри условия на труд.“ (параграф 4.3.1.2)

4.3 Като се има предвид очакваното петдесетпроцентно нарастване на движението по пътищата в Европа през следващите 20 години, независимо от развитието на другите видове транспорт (железопътен и воден), условията за физическото и умственото здраве на водачите на превозни средства от 3,5 до 60 тона, за пътна безопасност и лоялна конкуренция могат да бъдат постигнати, само ако бъдат ясно определени минимални социални стандарти, които да се прилагат без разграничения спрямо всички работници, извършващи транспортни дейности, независимо от техния статут. ЕИСК счита, че определящият фактор не трябва да бъде техният статут, а фактът, че извършват транспортни дейности.

⁽¹⁾ ОВ С 161 от 13.7.2007 г., стр. 89.

4.4 В своето становище TEN/326 „Автомобилен транспорт – работно време на самостоятелно заетите водачи“, ЕИСК изрази сериозни съмнения по отношение на заключенията от резултатите от проучването и анализа на въздействието, свързани с пътната безопасност, условията на конкуренция и социалните аспекти.

ЕИСК също така подчерта, че „твърде продължителното работно време е фактор, който допринася значително за умората и следователно за заспиването зад волана“.

Накрая, в своето становище ЕИСК посочи, че „Лоялна конкуренция е налице, когато цените, заплащани на подизпълнителите от големите предприятия, организиращи всички аспекти, свързани с дистрибуцията и превоза на товари, отчитат прилагането на социалното законодателство, което има отношение към този сектор както спрямо транспортните работници, така и спрямо самостоятелно заетите лица“.

4.5 Не е вярно твърдението в доклада за оценката на въздействието, че Директивата за организацията на работното време не създава значителна добавена стойност за пътната безопасност. В действителност, транспортен работник не може да работи повече от 48 часа (средно), в съответствие с разпоредбите на Регламент 561/2006 относно времето за управление на превозното средство и периодите на почивка, докато самостоятелно зает водач ще може да работи по 86 часа на седмица, в съответствие

с разпоредбите на Регламент 561/2006 относно времето за управление на превозното средство и периодите на почивка.

4.6 В предложението на Комисията, когато водачът бъде признат за „фалшив“ самостоятелно зает водач, той трябва задължително да спазва директивата за работното време. Но предложението на Комисията не отговаря на нито един от следните въпроси: Ако водачът стане транспортен работник, той трябва да има трудов договор. Кой е работодателят, който трябва да го наеме? Ако водачът е собственик на своето превозно средство, какво трябва да направи? Ако е инвестирал средства в инфраструктура или друго оборудване, кой ще отговаря за последствията? Освен това, какво трябва да направят страните, които вече са включили самостоятелно заетите водачи?

4.7 Комитетът счита, че съществува опасност това предложение да породи не само огромни допълнителни разходи, но и повишаване на административното бреме.

4.8 Според ЕИСК, обаче, включването на самостоятелно заетите лица в приложното поле на Директива 2002/15/ЕО предполага правилно транспониране на горепосочената директива и по-специално на определението за „самостоятелно зает водач“. Директивата би следвало да предвижда, че общите административни дейности не се смятат към работното време на самостоятелно заетите лица.

Брюксел, 25 март 2009 година

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Mario SEPI
