

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi"

COM(2008) 650 galīgā redakcija – 2008/0195 (COD)

(2009/C 228/14)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. un 137. panta 2. punktu 2008. gada 6. novembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi"

Komitejas Birojs 2008. gada 2. decembrī uzdeva Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētajai nodaļai sagatavot Komitejas atzinumu par šo jautājumu.

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 452. plenārajā sesijā 2009. gada 24. un 25. martā (25. marta sēdē) iecēla MORDANT kgu par galveno ziņotāju un ar 93 balsīm par, 7 balsīm pret un 7 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1. EESK uzskata, ka Komisijas priekšlikums būs grūti īstenojams un radīs milzīgas papildu izmaksas un palielinās administratīvos izdevumus. Turklāt priekšlikums neatbilst Direktīvas 2002/15/EK pamatmērķiem, kas nosaka obligātās prasības attiecībā uz darba laika organizēšanu, lai uzlabotu veselības un drošības aizsardzību personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, paaugstinātu ceļu satiksmes drošību un sakārtotu konkurences nosacījumus. Transportlīdzekļu apkalpes loceklis nedrīkst strādāt vairāk par 48 stundām (vidēji), ievērojot Regulu Nr. 561/2006 par darba un atpūtas laiku, taču pašnodarbināts autovadītājs varēs strādāt 86 stundas nedēļā, ievērojot Regulu Nr. 561/2006 par darba un atpūtas laiku.

1.2. Paredzams, ka turpmākajos 20 gados autopārvadājumu apjoms Eiropā pieaugs par 50 %, neatkarīgi no citu transporta veidu (dzelzceļa un ūdenstransporta) pieauguma. EESK norāda, ka noteicošā loma direktīvas mērķu sasniegšanā būs nevis autovadītāja statusam, bet gan viņa darba apstākļiem.

1.3. EESK šajā atzinumā vēlreiz norāda uz galvenajiem secinājumiem, kas iekļauti EESK atzinumā par autotransportu un pašnodarbināto autovadītāju darba laiku⁽¹⁾.

Minētajā atzinumā uzsvērts, ka

— saskaņā ar Direktīvas 2002/15/EK 2. pantu tās darbības jomā jāiekļauj (no 2009. gada marta) pašnodarbinātie autovadītāji, ja vēlas veicināt satiksmes drošību un godīgu konkurenci, uzlabot transportlīdzekļu apkalpes locekļu un pašnodarbināto autovadītāju darba apstākļus, īpaši viņu fizisko un garīgo veselību,

— svarīga nozīme ir direktīvas, īpaši pašnodarbināta autovadītāja definīcijas, pareizai transponēšanai dalībvalstīs un dažādu transporta ķēdes dalībnieku kopīgai atbildībai, kā tas paredzēts Regulā par autovadītāju darba un atpūtas laiku.

1.4. EESK uzskata, ka direktīva izvirzītos mērķus var sasniegt tikai tad, ja autotransporta nozarē attiecībā uz visām personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, neatkarīgi no viņu statusa, tiks stingri piemēroti obligātie sociālās aizsardzības standarti.

1.5. Komiteja uzskata, ka, iekļaujot pašnodarbinātos autovadītājus direktīvas darbības jomā, maksimāli jāvienkāršo viņu administratīvie pienākumi. Pašnodarbināto autovadītāju darba laika definīcija paredz, ka vispārēji administratīvie uzdevumi netiek iekļauti darba laikā.

1.6. Lai iekļautu direktīvas darbības jomā pašnodarbinātos autovadītājus, ir jāpieņem vairāki noteikumi, kuru mērķis ir uzraudzīt Direktīvas 2002/15/EK piemērošanu un tās noteikumu ievērošanu.

2. Ievads.

2.1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK stājās spēkā 2005. gada 23. martā. Tā attiecas uz darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi. Tajā paredzētie jaunie kopējie noteikumi nodrošina sociālās aizsardzības obligāto standartu piemērošanu autotransporta apkalpes locekļiem. Minētos obligātos standartus uzskata par būtisku soli, lai uzlabotu autotransporta apkalpes locekļu veselības aizsardzību un drošību, no vienas puses, un lai uzlabotu satiksmes drošību un nodrošinātu godīgu konkurenci, no otras puses.

⁽¹⁾ OV C 27, 3.2.2009., 49.–51. lpp.

2.2. Šī direktīva, kuras mērķis ir aizsargāt autotransporta apkalpes locekļus no negatīvajām sekām, ko rada pārāk ilgas darba stundas, nepietiekams atpūtas laiks vai neregulārs darba ritms, ir vispārējās direktīvas par darba laika organizēšanu (Direktīva 2003/88/EK) atsevišķa sastāvdaļa. Tā papildina 2006. gada 15. marta Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko nosaka kopējus noteikumus par autovadītāju darba un atpūtas laiku.

2.3. Direktīvas pieņemšanas brīdī, samierināšanas procedūras rezultātā Padome un Parlaments nolēma, ka direktīvu, domājams, piemēros pašnodarbinātiem autovadītājiem no 2009. gada 23. marta un ka Komisijai divus gadus pirms šā termiņa jāiesniedz Parlamentam un Padomei ziņojums, proti, Komisijai, pamatojoties uz šo ziņojumu, jāizstrādā priekšlikums tiesību aktam, iekļaujot tajā apsvērumus par pašnodarbināto autovadītāju iekļaušanu vai neiekļaušanu direktīvas darbības jomā.

3. Komisijas priekšlikums.

3.1. Komisija ierosina grozīt Direktīvu 2002/15/EK, izslēdzot no tās darbības jomas pašnodarbinātos autovadītājus, un precizē direktīvas darbības jomu – direktīvu piemēros visiem autotransporta apkalpes locekļiem, tai skaitā tā dēvētos “viltus” pašnodarbinātos autovadītājus, t.i., tos autovadītājus, kuri oficiāli ir pašnodarbināti, taču patiesībā nevar brīvi plānot savas darbu.

3.2. Komisija vēlas definēt, kas ir “viltus” pašnodarbināts autovadītājs, proti, “transportlīdzekļa apkalpes loceklis” ir arī jebkura persona, kura nav piesaistīta darba devējam ar darba līgumu vai ar jebkura cita veida darba hierarhijas attiecībām, bet:

- a) kura nevar brīvi plānot savu darbu;
- b) kuras ienākumi nav tieši atkarīgi no gūtās peļņas;
- c) kura nevar, individuāli vai sadarbībā ar pašnodarbinātiem autovadītājiem, uzturēt darba attiecības ar vairākiem klientiem.”

3.3. Komisija ierosina iekļaut nosacījumu attiecībā uz darbu nakts stundās. Direktīva 2002/15/EK nosaka, ka jebkurš darbs, ko veic nakts laikā, ir uzskatāms par nakts darbu. Savā priekšlikumā grozījumiem Komisija ierosina to attiecināt uz vismaz 2 stundas ilgu darbu, kas veikts nakts laikā.

3.4. Priekšlikumā grozījumiem ir iekļauts arī jauns pants par kontroles sistēmu, lai nodrošinātu Direktīvas 2002/15/EK noteikumu pareizu un saskaņotu piemērošanu, precizējot, ka par direktīvas izpildi atbildīgajās dalībvalstu iestādēs jānodrošina pietiekams skaits kvalificētu inspektoru, un tām jāveic visi vajadzīgie pasākumi.

3.5. Lai direktīvas īstenošana būtu efektīva, iedarbīga un vienāda visā Kopienā, Komisija atbalsta dialogu starp dalībvalstīm šādiem mērķiem:

- a) stiprināt valstu kompetento iestāžu administratīvo sadarbību;
- b) veicināt vienotu pieeju;
- c) sekmēt dialogu starp transporta nozari un direktīvas noteikumu izpildes kontroles iestādēm.

4. Vispārīgas piezīmes.

4.1. Saistībā ar ietekmes novērtējumā konstatētajām problēmām Komisija uzskata, ka “ceļu satiksmes drošības problēmas saistībā ar autovadītāju nogurumu var novērst, stingri ievērojot noteikumus par darba un atpūtas laiku, ko piemēro visiem autovadītājiem neatkarīgi no viņu nodarbinātības statusa”. Līdz ar to direktīva par darba laika organizēšanu nesniedz pietiekamu pievienoto vērtību ceļu satiksmes drošībai. Ietekmes novērtējuma dokumenta secinājumos Komisija dod priekšroku iespējai, kas paredz izslēgt no direktīvas darbības jomas pašnodarbinātos autovadītājus un iekļaut “viltus” pašnodarbinātos, nodrošinot efektīvāku kontroli. Tas mazinās konkurences traucējumus un nodrošinās labāku sociālo aizsardzību šajā nozarē strādājošajiem un ar to saistītajām grupām.

4.2. Vairāki sociālie partneri uzskata, ka pašnodarbināto autovadītāju izslēgšana no direktīvas darbības jomas ir izraisījusi konkurences izkropļojumus autotransporta nozarē; šī iemesla dēļ EESK nesēn izstrādātajā atzinumā par Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatu (TEN/257, ziņotājs *Barbadillo Lopez* kgs) ⁽¹⁾ formulēja šādu prasību:

“Sociālajās normās attiecībā uz autotransportu jāsauglabā vienlīdzīga attieksme pret strādājošajiem neatkarīgi no tā, vai viņi ir darba ņēmēji vai pašnodarbinātie, un tādēļ 2002. gada 11. marta Direktīvas 15/2002 nosacījumi par darba laika organizēšanu strādājošajiem, kas veic mobīlas darbības uz autoceļiem, nekavējoties un bez pārejas posma jāpiemēro pašnodarbinātām personām, jo šīs Direktīvas mērķis ir ceļu drošība, konkurences izkropļojumu novēršana un labāku darba apstākļu veicināšana.” (4.3.1.2. punkts.)

4.3. Nemot vērā turpmākajos 20 gados Eiropā paredzamo autopār vadājumu apjoma palielināšanos par 50 % neatkarīgi no citiem transporta veidiem (dzelzceļa un ūdensceļu), nosacījums attiecībā uz transportlīdzekļu ar kravnesību no 3,5 līdz 60 tonnām vadītāju fizisko un garīgo veselību, ceļu satiksmes drošību un godīgu konkurenci varēs īstenot, skaidri nosakot obligātos sociālos standartus, ko piemēro visiem transportlīdzekļu apkalpes locekļiem neatkarīgi no nodarbinātības statusa. EESK uzskata, ka noteicošā loma ir nevis statusam, bet gan darba apstākļiem.

⁽¹⁾ OV C 161, 13.7.2007., 89. lpp.

4.4. Atzinumā TEN/326 par tematu "Autotransports — pašnodarbināto autovadītāju darba laiks" EESK apšaubā dažus izpētes un ietekmes novērtējuma rezultāta izdarītos secinājumus saistībā ar ceļu satiksmes drošību, konkurences noteikumiem un sociālajiem aspektiem.

EESK norāda, ka "pārmērīgi ilgs darba laiks ievērojami veicina nogurumu un iemīgšanu pie stūres".

EESK arī norāda, ka "Godīga konkurence izveidojas, ja cenās, kuras lielie uzņēmumi, kas organizē kravu pārvadājumus un izplatīšanu, nosaka apakšuzņēmējiem, atspoguļojas tas, kā nozarē ir ievēroti sociālie tiesību akti gan attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpes locekļiem, gan pašnodarbinātajiem autovadītājiem".

4.5. Nevar piekrist ietekmes novērtējuma ziņojumā minētajam apgalvojumam, ka direktīva par darba laika organizēšanu nesniedz pietiekamu pievienoto vērtību ceļu satiksmes drošībai. Faktiski transportlīdzekļu apkalpes locekļa darba laiks, ievērojot Regulas Nr. 561/2006 par darba un atpūtas laiku noteikumus, nedrīkst pārsniegt (vidēji) 48 stundas, taču pašnodarbināts autovadītājs varēs strādāt 86 stundas nedēļā, ievērojot Regulas Nr. 561/2006 par darba un atpūtas laiku noteikumus.

4.6. Komisijas priekšlikumā grozījumiem paredzēts, ka autovadītājam, kas atzīts par "viltus" pašnodarbināto, obligāti jāievēro direktīva par darba laiku. Taču Komisijas priekšlikumā nav atbildes uz šādiem jautājumiem: Ja "viltus" pašnodarbinātais kļūst par transportlīdzekļa apkalpes locekli, viņam jāslēdz darba līgums. Kuram darba devējam viņš ir jāpieņem darbā? Ja autovadītājs ir transportlīdzekļa īpašnieks, kādas ir viņa tiesības attiecībā uz šī transportlīdzekļa izmantošanu? Ja autovadītājs ir ieguldījis infrastruktūrā vai veicis cita veida investīcijas, kam būtu jāuzņemas atbildība par sekām? Kā būtu jārikojas valstīm, kuras jau ir iekļāvušas direktīvas darbības jomā pašnodarbinātos autovadītājus?

4.7. Komiteja uzskata, ka minētais priekšlikums varētu radīt ne tikai milzīgas papildu izmaksas, bet arī palielināt administratīvos izdevumus.

4.8. Komiteja uzskata, ka pirms pašnodarbināto autovadītāju iekļaušanas Direktīvas 2002/15/EK darbības jomā, ir jānodrošina minētās direktīvas, īpaši pašnodarbināto autovadītāju definīcijas, pareiza transponēšana. Direktīvā būtu jāparedz, ka vispārēji administratīvie uzdevumi netiek iekļauti pašnodarbinātā darba laikā.

Briselē, 2009. gada 25. martā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Mario SEPI