

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

COM(2008) 650 final – 2008/0195 (COD)

(2009/C 228/14)

La 6 noiembrie 2008, în conformitate cu articolele 71 și 137 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

„Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier”

La 2 decembrie 2008, Biroul a însărcinat Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă.

Având în vedere caracterul urgent al lucrărilor, Comitetul Economic și Social European l-a numit pe dl MORDANT raportor general în cadrul celei de a 452-a sesiuni plenare din 24 și 25 martie 2009 (ședința din 25 martie 2009) și a adoptat prezentul aviz cu 93 de voturi pentru, 7 voturi împotriva și 7 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE consideră că propunerea Comisiei este greu de aplicat și că aceasta va presupune costuri suplimentare uriașe și va antrena o sporire a sarcinilor administrative. Pe lângă aceasta, propunerea nu corespunde unuia dintre obiectivele esențiale ale Directivei 2002/15/CE, care constă în stabilirea de cerințe minime privind organizarea timpului de lucru, pentru o mai bună protecție a sănătății și siguranței persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, îmbunătățirea siguranței rutiere și armonizarea condițiilor de concurență.

1.2 În următorii 20 de ani, în Europa se așteaptă o creștere a transportului rutier cu 50 %, pe lângă extinderea celorlalte moduri de transport (feroviar și naval). CESE este de părere că nu statutul celui care conduce mijlocul de transport este determinant pentru îndeplinirea obiectivelor directivei, ci condițiile în care acesta va efectua activitățile mobile de transport.

1.3 CESE reia în prezentul aviz concluziile generale ale avizului intitulat „Transportul rutier – timpul de lucru al conducătorilor auto liber profesioniști” ⁽¹⁾.

În esență, Comitetul a subliniat în respectivul aviz:

— necesitatea includerii, începând din luna martie 2009, a tuturor conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare a Directivei 2002/15/CE, astfel cum se prevede la articolul 2 din această directivă, în vederea promovării siguranței rutiere, pentru a contribui la crearea unui cadru de concurență echitabilă și pentru a îmbunătăți condițiile de lucru ale lucrătorilor mobili și independenți, în special nivelul acestora de sănătate fizică și mentală;

— importanța transunerii corecte a directivei de către statele membre - în special a definiției conducătorului independent

– și a introducerii sistemului de coresponsabilitate a diferiților actori care intervin în lanțul de transport, după cum prevede regulamentul privind durata timpului de conducere și durata perioadei de odihnă.

1.4 CESE consideră că obiectivele directivei nu pot fi atinse decât prin aplicarea efectivă, în sectorul transportului rutier, a cerințelor minime de protecție socială, în cazul tuturor celor care efectuează activități mobile de transport, fără deosebire și indiferent de statutul acestora.

1.5 Comitetul consideră că includerea conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare a directivei trebuie făcută cu reducerea la maximum a sarcinilor administrative ce revin acestora. Definiția dată timpului de lucru al lucrătorilor independenți presupune că sarcinile administrative generale nu fac parte din timpul de lucru.

1.6 Includerea conducătorilor auto independenți implică adoptarea unor măsuri de control al aplicării și respectării Directivei 2002/15/CE.

2. Introducere

2.1 Directiva 2002/15/CE a Parlamentului și Consiliului din 11 martie 2002 a intrat în vigoare la 23 martie 2002 și privește organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Noile reguli comune pe care aceasta le stabilește asigură îndeplinirea unor cerințe minime de protecție socială în cazul lucrătorilor respectivi. Aceste cerințe minime sunt considerate un progres important, pe de o parte pentru îmbunătățirea sănătății și securității lucrătorilor care efectuează activități mobile de transport rutier, iar pe de altă parte pentru sporirea siguranței rutiere și garantarea unei concurențe echitabile.

⁽¹⁾ JO C 27, 3.2.2009, p. 49-51.

2.2 Această directivă, care are ca scop protejarea lucrătorilor mobili de efectele negative ale perioadelor prelungite de lucru, ale timpului insuficient de odihnă și programului neregulat de activitate, este o *lex specialis* la Directiva generală privind timpul de lucru (Directiva 2003/88/CE). Ea completează Regulamentul (CE) nr. 561/2006 din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții referitoare la timpul de conducere și cel de odihnă în cazul conducătorilor auto.

2.3 La momentul adoptării directivei, după procedura de conciliere, Consiliul și Parlamentul au decis că actul normativ se va aplica, în principiu, conducătorilor auto independenți, începând cu 23 martie 2009, iar Comisia a fost invitată să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului cu doi ani înaintea acestei date, precum și să elaboreze, pe baza acestui raport, o propunere legislativă care să stabilească modalitățile de includere sau de excludere a conducătorilor auto independenți din domeniul de aplicare a directivei.

3. Conținutul propunerii Comisiei

3.1 Comisia propune modificarea Directivei 2002/15/CE, în vederea excluderii conducătorilor auto independenți din domeniul său de aplicare și clarificării acestuia, care va acoperi toți lucrătorii mobili, inclusiv „falșii” conducători auto independenți, altfel spus conducătorii auto considerați în mod oficial independenți, dar care nu au în realitate libertatea de a-și organiza singuri activitatea profesională.

3.2 Comisia și-a propus să dea o definiție a „falsului” conducător auto independent: „lucrător mobil» include, de asemenea, orice persoană care nu este legată de niciun angajator printr-un contract de muncă sau prin altă formă de raporturi de muncă pe scară ierarhică, însă:

- a) nu are libertatea de a-și organiza activitățile legate de muncă;
- b) venitul său nu depinde direct de profitul realizat;
- c) nu are libertatea, în mod individual sau printr-o cooperare între conducătorii auto independenți, de a avea relații cu mai mulți clienți.”

3.3 Comisia propune, de asemenea, introducerea unei condiții în definiția muncii efectuate pe timp de noapte. Într-adevăr, în Directiva 2002/15/CE, orice muncă desfășurată pe timp de noapte este considerată muncă de noapte. În propunerea sa de modificare, Comisia sugerează existența condiției unei perioade de lucru care să includă cel puțin două ore de muncă efectuate pe timp de noapte.

3.4 Propunerea de modificare conține și un nou articol referitor la monitorizarea în vederea garantării punerii în aplicare corecte și coerente a dispozițiilor Directivei 2002/15/CE, care prevede că organismele naționale responsabile de aplicarea directivei dispun de un număr corespunzător de inspecți calificați și iau toate măsurile necesare în acest sens.

3.5 În vederea asigurării punerii în aplicare eficiente și uniforme a directivei pe întreg teritoriul Comunității, Comisia

va sprijini dialogul dintre statele membre, cu următoarele obiective:

- a) consolidarea cooperării administrative între autoritățile lor de resort;
- b) promovarea unei abordări comune;
- c) facilitarea dialogului dintre sectorul transporturilor și autoritățile responsabile de punerea în aplicare.

4. Observații generale

4.1 Referitor la problemele identificate în analiza de impact, Comisia consideră că „prevenirea problemelor legate de siguranța rutieră și care sunt provocate de oboseala conducătorilor auto se poate face prin aplicarea strictă a normelor privitoare la timpul de conducere și perioadele de odihnă în cazul tuturor conducătorilor, oricare ar fi regimul de angajare al acestora”. Prin urmare, directiva privind organizarea timpului de lucru nu prezintă o valoare adăugată semnificativă pentru siguranța rutieră. În concluziile la documentul privind analiza de impact, Comisia se declară în favoarea variantei de excludere a conducătorilor auto independenți și de includere a „falșilor” independenți, cu garantarea unei monitorizări mai eficiente. Aceasta ar trebui să aibă drept consecință atenuarea denaturărilor concurenței și ar permite o mai bună protecție socială a lucrătorilor și a categoriilor profesionale asimilate acestora.

4.2 Excluderea lucrătorilor independenți din domeniul de aplicare a directivei a provocat, după cum susțin mai mulți parteneri sociali, o denaturare a concurenței din sectorul rutier, ceea ce, foarte de curând, a determinat Comitetul să formuleze, în avizul său privind examinarea intermediară a Cărții albe privind transporturile (TEN 257, raportor: dl Barbadillo Lopez) ⁽¹⁾, următoarea solicitare:

„În ceea ce privește normele sociale ale transportului rutier, trebuie respectată egalitatea de tratament între lucrători, fie ei salariați sau independenți, motiv pentru care Directiva 15/2002 din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier trebuie să se aplice imediat lucrătorilor care desfășoară activități independente, fără să se aștepte perioada de tranziție prevăzută, dat fiind că scopul urmărit de această directivă este asigurarea siguranței rutiere, evitarea denaturărilor concurenței și promovarea celor mai bune condiții de lucru” (punctul 4.3.1.2).

4.3 Ținând cont de faptul că, în următorii 20 de ani, în Europa se așteaptă o creștere a transportului rutier cu 50 %, pe lângă extinderea celorlalte moduri de transport (feroviar și naval), sănătatea fizică și mentală a conducătorilor de autovehicule cuprinse în categoria 3,5 - 60 de tone, siguranța rutieră și concurența echitabilă nu pot fi asigurate decât prin stabilirea unor cerințe minime de protecție socială, care să se aplice tuturor lucrătorilor care efectuează activități mobile de transport, fără deosebire și indiferent de statutul acestora. CESE este de părere că nu statutul celui care conduce mijlocul de transport este determinant, ci faptul că acesta efectuează activități mobile de transport.

⁽¹⁾ JO C 161, 13.7.2007, p. 89.

4.4 În avizul său TEN/326 intitulat „Transportul rutier – timpul de lucru al conducătorilor auto liber profesioniști”, CESE a exprimat serioase îndoieli cu privire la concluziile studiului și analizei de impact referitoare la siguranța rutieră, condițiile de concurență și aspectele sociale.

De asemenea, CESE a evidențiat faptul că „o durată de lucru excesivă este un factor important al stării de oboseală care determină deseori ațipirea la volan”.

În sfârșit, în același aviz, CESE afirmă următoarele: „condițiile concurenței loiale sunt create atunci când marile întreprinderi organizatoare de distribuție și de transport de mărfuri plătesc subcontractanților prețuri care reflectă aplicarea corespunzătoare a legislației sociale din acest sector, atât pentru lucrătorii mobili, cât și pentru cei liber profesioniști”.

4.5 Nu este adevărat, după cum afirmă raportul privind analiza de impact, că directiva privind organizarea timpului de lucru nu prezintă o valoare adăugată semnificativă pentru siguranța rutieră. Fapt este că un lucrător mobil nu poate munci mai mult de 48 de ore (în medie), cu respectarea Regulamentului 561/2006 privind timpul de conducere și cel de odihnă, în timp ce un conducător auto independent poate lucra 86 de ore în fiecare săptămână, respectând în același timp Regulamentul 561/2006 privind timpul de conducere și cel de odihnă.

4.6 Propunerea de modificare prezentată de Comisie nu ia în discuție cazul în care un conducător auto supus controlului, din perspectiva directivei privind organizarea timpului de lucru, este identificat ca „fals” independent. Or, atunci când un conducător auto e considerat lucrător mobil, el trebuie să aibă un contract de muncă. Cine este presupusul angajator? În cazul în care conducătorul auto este proprietarul autovehiculului, ce trebuie să facă? Dacă a investit în infrastructură sau alte echipamente, cine răspunde de consecințe? Propunerea de modificare a directivei nu răspunde la niciuna dintre aceste întrebări. În acest caz, cum ar trebui să procedeze țările care au inclus deja conducătorii auto independenți în domeniul de aplicare?

4.7 Comitetul consideră că această propunere riscă să antreneze nu numai uriașe costuri suplimentare, ci și o sporire a sarcinilor administrative.

4.8 Cu toate acestea, pentru CESE, includerea conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare a Directivei 2005/15/CE presupune o transpunere corectă a acestei directive, mai ales în ceea ce privește definiția conducătorului auto independent. Directiva ar trebui să prevadă că sarcinile administrative generale nu vor fi considerate timp de lucru în cazul lucrătorilor independenți.

Bruxelles, 25 martie 2009

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Mario SEPI
