

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu

COM(2008) 650 konč. – 2008/0195 (COD)

(2009/C 228/14)

Svet Evropske unije je 6. novembra 2008 sklenil, da v skladu s členoma 71 in 137(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

„Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu“

Predsedstvo Odbora je 2. decembra 2008 strokovno skupino za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo zadolžilo za pripravo dela Odbora na tem področju.

Zaradi nujnosti postopka je Evropski ekonomsko-socialni odbor na 452. plenarnem zasedanju 24. in 25. marca (seja z dne 25. marca 2009) za glavnega poročevalca imenoval g. MORDANTA in mnenje sprejel s 93 glasovi za, 7 glasovi proti in 7 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO ocenjuje, da je predlog Komisije težko izvedljiv in da bo povzročil zelo velike dodatne stroške ter povečal upravne obremenitve. Poleg tega ni v skladu z enim od temeljnih ciljev Direktive 2002/15/ES, ki uvaja minimalne zahteve glede urejanja delovnega časa, katerih namen je izboljšanje zdravja in varnosti oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, povečati varnost v cestnem prometu in uskladiti konkurenčne pogoje. Vozni delavec v skladu z Uredbo 561/2006, ki ureja čas vožnje in počitka, (v povprečju) ne sme delati več kot 48 ur na teden, samozaposleni voznik pa v skladu z isto uredbo lahko dela 86 ur na teden.

1.2 Obseg cestnega prometa v Evropi naj bi se v prihodnjih dvajsetih letih povečal za 50 %, ne glede na porast drugih vrst prometa (železniškega in ladijskega). EESO poudarja, da za doseganje ciljev direktive ne bo odločilen status voznika, marveč pogoji, v katerih bo opravljal spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu.

1.3 EESO v tem mnenju ponavlja glavne ugotovitve iz mnenja o cestnem prometu – delovnem času samozaposlenih voznikov ⁽¹⁾.

Naj spomnimo, da je Odbor v tem mnenju poudaril:

— da morajo biti vsi samozaposleni vozniki (od 23. marca 2009 dalje) vključeni v področje uporabe Direktive 2002/15/ES, kot določa člen 2 te direktive, da se tako poveča varnost v cestnem prometu, prispeva k poštenu konkurenci ter se izboljšajo delovni pogoji voznega osebja in samozaposlenih delavcev, zlasti njihovo telesno in duševno zdravje;

— pomembnost pravilnega prenosa direktive v državah članicah, zlasti opredelitev samozaposlenega voznika, in soodgovornost različnih akterjev v prevoznih verigi, kot to določa uredba o času vožnje in času počitka.

1.4 EESO meni, da je cilje direktive mogoče doseči le z uporabo minimalnih socialnih standardov socialnega varstva vseh oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, ne glede na njihov status.

1.5 Odbor meni, da je samozaposlene voznike v področje uporabe direktive treba vključiti tako, da se čim bolj poenostavijo njihove administrativne naloge. Opredelitev delovnega časa samozaposlenih voznikov izhaja iz tega, da se splošne administrativne naloge ne štejejo k delovnemu času.

1.6 Vključitev samozaposlenih voznikov zahteva sprejetje nekaterih ukrepov za nadzor izvajanja in upoštevanja Direktive 2002/15/ES.

2. Uvod

2.1 Direktiva 2002/15/ES Parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 je stopila v veljavo 23. marca 2005. Ureja delovni čas oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu. Nova skupna pravila, ki jih uvaja, zagotavljajo minimalne standarde socialnega varstva za delavce. Ti minimalni standardi veljajo za pomemben napredek zaradi izboljšanja zdravstvenega varstva in povečanja varnosti delavcev, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, pa tudi zaradi povečanja varnosti v cestnem prometu in zagotavljanja lojalne konkurence.

⁽¹⁾ UL C 27 z dne 3.2.2009, str. 49.

2.2 To direktivo, katere namen je varstvo oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, pred škodljivimi posledicami predolgega delovnega časa, nezadostnega časa počitka ali neuravnoveženega delovnega ritma, je poseben del splošne direktive o organizaciji delovnega časa (Direktiva 2003/88/ES). Dopolnjuje Uredbo (ES) 561/2006 z dne 15. marca 2006, ki določa skupna pravila glede časa vožnje in časa počitka voznikov.

2.3 Ob sprejetju direktive, na koncu pravnega postopka, sta Svet in Parlament sklenila, da se bo od 23. marca 2009 naprej načeloma uporabljala tudi za samozaposlene voznike, da mora Komisija dve leti pred tem datumom predložiti poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu ter pripraviti zakonodajni predlog na podlagi poročila, ki bo določil način vključitve samozaposlenih delavcev ali pa njihovo izvzetje iz področja uporabe direktive.

3. Predlog Komisije

3.1 Komisija predlaga, da se Direktiva 2002/15/ES spremeni tako, da se iz področja uporabe izvzamejo samozaposleni vozniki, da se razjasni področje uporabe direktive, ki se nanaša na vse vozne delavce, vključno z „lažnimi“ samozaposlenimi vozniki, tj. uradno samozaposlenimi vozniki, ki pa v resnici nimajo možnosti sami urejati svoje poklicne dejavnosti.

3.2 Komisija „lažnega“ samozaposlenega voznika opredeljuje tako: „Pojem ‚vozni delavec‘ vključuje tudi vse osebe, ki na delodajalca niso vezane s pogodbo o zaposlitvi ali kakršnim koli drugim delovnopravnim odvisnim razmerjem, vendar:

- a) ne morejo svobodno organizirati zadevnih delovnih dejavnosti;
- b) njihov dohodek ni odvisen neposredno od dobička;
- c) ne morejo svobodno imeti poslovnih odnosov z več strankami, posamično ali prek sodelovanja med samozaposlenimi vozniki.“

3.3 Komisija predlaga, da se doda še nov pogoj za delo, opravljeno v nočnem času. Direktiva 2002/15 pravzaprav določa, da vsako delo, ki se opravlja v nočnem času, pomeni nočno delo. V predlogu spremembe pa Komisija opredeljuje nočno delo kot delo, ki obsega vsaj dve uri dela, opravljenega v nočnem času.

3.4 Predlog spremembe vključuje tudi nov člen o nadzoru za zagotovitev pravnega in doslednega izvajanja pravil iz Direktive 2002/15/ES. Člen določa, da morajo imeti nacionalni organi, ki so odgovorni za izvrševanje direktive, zadostno število kvalificiranih inšpektorjev in sprejemati ustrezne ukrepe.

3.5 Za zagotovitev učinkovitega in enotnega izvajanja direktive v celotni Skupnosti bo Komisija podpirala dialog med državami članicami z naslednjimi cilji:

- a) večje upravno sodelovanje med njihovimi pristojnimi organi;
- b) spodbujanje skupnega pristopa;
- c) omogočanje lažjega dialoga med prevoznim sektorjem in nadzornimi organi.

4. Splošne ugotovitve

4.1 Glede problemov, ugotovljenih v oceni učinka, Komisija meni, da se „ogrožanje cestnoprometne varnosti zaradi utrujenosti voznikov preprečuje s strogim izvrševanjem pravil glede časa vožnje in počitka, ki se uporabljajo za vse voznike, ne glede na njihov zaposlitveni status. Zato ima direktiva o delovnem času le omejen učinek na cestnoprometno varnost“. Ob koncu dokumenta o oceni učinka Komisija daje prednost izvzetju samozaposlenih voznikov in vključitvi „lažnih“ samozaposlenih ter učinkovitejšemu nadzoru. To bo zmanjšalo izkrivljanje konkurence ter povečalo socialno varnost delavcev in z njimi povezanih skupin.

4.2 Izvzetje samozaposlenih delavcev iz področja uporabe direktive je po mnenju več sogovornikov na socialnem področju povzročilo izkrivljanje konkurence v sektorju cestnega prometa, zaradi česar je Odbor v svojem mnenju o vmesnem pregledu Bele knjige o evropski prometni politiki (TEN/257, poročevalec g. Barbadillo Lopez) ⁽¹⁾ nedavno pozval k naslednjemu:

„Pri socialnih predpisih za cestni promet je treba zagotoviti enako obravnavo vseh zaposlenih, ne glede na to, ali so delojemalci ali samostojni delavci. Zato je treba nemudoma uporabiti Direktivo 15/2002/ES z dne 11. marca 2002, ki se nanaša na urejanje delovnega časa oseb, ki opravljajo prevozne dejavnosti na področju cestnega prometa, v primerih samostojnih delavcev, brez čakanja na predvideno prehodno obdobje, saj se s to direktivo želi povečati varnost v cestnem prometu, preprečiti izkrivljanje konkurence in ustvariti boljše delovne razmere“ (točka 4.3.1.2).

4.3 Glede na pričakovano povečanje cestnega prometa v Evropi za 50 % v prihodnjih 20 letih, ne glede na porast drugih vrst prometa (železniškega in ladijskega), je telesno in duševno zdrave voznikov vozil s težo od 3,5 do 60 ton, varnost v cestnem prometu in lojalno konkurenco mogoče zagotoviti le z natančno določitvijo minimalnih standardov, ki morajo veljati za vse delavce, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, ne glede na njihov status. EESO meni, da ne sme biti odločilen njihov status, marveč dejstvo, da opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu.

⁽¹⁾ UL C 161, 13.7.2007, str. 89.

4.4 V mnenju o cestnem prometu – delovnem času samozaposlenih voznikov (TEN/326) je EESO izrazil resne dvome glede zaključkov o varnosti v cestnem prometu, konkurenčnih pogojih in socialnih vidikih v izsledkih študije in analizi učinka.

4.5 EESO je prav tako opozoril, da je predolg delovni čas „glavni dejavnik, ki prispeva k utrujenosti in torej k temu, da vozniki zaspijo za volanom“.

4.6 V tem mnenju je EESO tudi menil, da je poštena konkurenca „dosežena, ko velika podjetja, ki organizirajo vse vidike distribucije in prevoza blaga, podizvajalcem plačujejo cene, ki so v skladu s socialno zakonodajo v tem sektorju tako za vozno osebje kot za samozaposlene voznike“.

4.7 Ne drži, kar trdi poročilo o oceni učinka, da ima direktiva o urejanju delovnega časa le omejen učinek na cestnoprometno varnost. Vozni delavec v skladu z uredbo o času vožnje in času počitka (Uredba 561/2006) (v povprečju) ne sme delati več kot 48 ur na teden, samozaposleni delavec pa lahko v skladu z isto uredbo vsak teden dela 86 ur.

4.8 Ko se ugotovi, da je nek voznik „lažni“ samozaposleni, mora ta voznik po predlogu Komisije obvezno spoštovati direktivo o delovnem času. Vendar pa predlog Komisije ne odgovarja na nobeno od naslednjih vprašanj: če postane voznik delavec, mora imeti pogodbo o delu. Kateri delodajalec naj bi ga zaposlil? Kaj naj stori z vozilom, če je njegov lastnik? Kdo naj nosi posledice, če je vlagal v infrastrukturo ali drugo opremo? Pa tudi, kaj naj storijo države, ki so že vključile samozaposlene voznike?

4.9 Odbor meni, da ta predlog lahko povzroči ne le velike dodatne stroške, marveč tudi povečanje upravnih obremenitev.

4.10 Po mnenju EESO sta pravilen prenos Direktive 2002/15/ES, zlasti pa opredelitev samozaposlenega voznika, pogoja za vključitev samozaposlenih voznikov v področje uporabe te direktive. Direktiva bi morala določati, da se splošne administrativne naloge ne štejejo k delovnemu času samozaposlenih voznikov.

V Bruslju, 25. marca 2009

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Mario SEPI
