



LIIDU SISEPOLIITIKA PEADIREKTORAAT
POLIITIKAOSAKOND B:
STRUKTUURI- JA ÜHTEKUULUVUSPOLIITIKA

TRANSPORT JA TURISM

MAANTEETRANSPORDI VEDAJATE
SOTSIAALSED JA TÖÖTINGIMUSED

UURIMUS

Lühikokkuvõte

Käesolevas uurimuses analüüsitakse maanteevedude sektoris töötavate elukutseliste sõidukijuhtide sotsiaalseid ja töötingimusi. Selles keskendutakse antud transpordivaldkonnas tekkivatele põhilistele sotsiaalsetele küsimustele, sealhulgas sõidu- ja puhkeaegadele, ning samuti sõidukijuhtide elukvaliteeti otseselt mõjutavatele praktilistele aspektidele, nt tööhõive skeemidele ja sissetulekute tasemetele. Pärast õigusraamistiku üldist analüüsi, mis hõlmab maanteevedude sektori sotsiaalse mõõtme seisukohast olulisi ELi õigusakte, esitatakse sidusrühmade ja sõidukijuhtidega konsulteerimisel tehtud järeldused.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

ET

Dokumendi tellis Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon.

AUTORID

TRT Trasporti e Territorio Srl – Hr Alessio Sitran, Hr Enrico Pastori

VASTUTAV ADMINISTRAATOR

Hr Piero Soave
Poliitikaosakond B: struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika
Euroopa Parlament
B-1047 Brüssel
E-post: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

TOIMETUSE ASSISTENT

Pr Nóra Révész

KEELEVERSIOONID

Originaal: EN.
Tõlked: DE, FR.

TEAVE VÄLJAANDJA KOHTA

Poliitikaosakonnaga saab ühendust võtta ning selle igakuist teabelehte on võimalik tellida aadressil: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Käsikiri valmis aprillis 2013. aastal.
© Euroopa Liit, 2013.

Dokument on internetis kättesaadav aadressil:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

VASTUTUSE VÄLISTAMISE SÄTTED

Käesolevas dokumendis väljendatud arvamuste eest vastutab ainuisikuliselt autor ning need ei väljenda tingimata Euroopa Parlamendi ametlikku seisukohta.

Teksti reprodutseerimine ja tõlkimine on lubatud mitteärilistel eesmärkidel, kui viidatakse allikale ja teavitatakse sellest eelnevalt väljaandjat ning saadetakse talle koopia.

KOKKUVÕTE

Käesoleva uurimuse eesmärk on teavitada parlamendi arutelu maanteevedude sektori elukutseliste sõidukijuhtide sotsiaalsete ja töötingimuste üle, pakkudes ülevaadet selle valdkonna jaoks olulistest ELi õigusaktidest ning mõne liikmesriigi sidusrühmi (ametiühinguid) ja sõidukijuhte kaasanud konsulteerimise käigus tehtud järelduste kokkuvõtet.

Uurimuses analüüsitakse põhjalikult kõige pakilisemaid probleeme ja suundumusi, mis mõjutavad elukutseliste sõidukijuhtide sotsiaalseid ja töötingimusi. Püütakse tuvastada tegureid, millele tuleks tõhusa jõustamisstrateegia rakendamiseks rohkem tähelepanu pöörata, et tagada sõidukijuhtide sotsiaalsete õiguste parem austamine, mis omakorda tagab neile paremad elu- ja töötingimused. Sellega seoses esitatakse uurimuses ajakohastatud faktiline alus aruteluks ning tuuakse välja järeldused ja soovitused, mille autorid sõnastasid oma eelmises Euroopa Parlamendi tellimusel tehtud uurimuses ELi sotsiaalõigusnormide jõustamise kohta äriliste maanteevedude sektoris¹.

Sõidukijuhtide sotsiaalseid ja töötingimusi mõjutavad ELi õigusaktid

Käesolevas uurimuses esitatakse kokkuvõtlikult praegu kehtivad ELi õigusaktid, mis reguleerivad sotsiaalseid aspekte (tööaega, sõidu- ja puhkeaegu) ja juurdepääsu maanteevedude sektori turule (maanteetranspordi pakett), võttes arvesse neid kahte valdkonda Euroopa tasandil käsitlevate õigusaktide arengute põhjuseid.

Võttes arvesse maanteetranspordi liikuvat ja rahvusvahelist olemust, on uuritud täiendavaid ELi õigusakte, mis ei ole algselt ja spetsiaalselt maanteevedude sektori jaoks koostatud, kuid mis avaldavad tugevat mõju sotsiaalsetele ja töötingimustele.

Sõidukijuhtide sotsiaalsed ja töötingimused: analüüs

Uurimus on peamiselt pühendatud sõidukijuhtide sotsiaalsete ja töötingimuste analüüsile. Analüüs toetub põhiliselt asjaomastele sidusrühmadele (ametiühingutele ja kahele üleeuroopalisele ühendusele) ja sõidukijuhtidele suunatud konsultatsiooniprotsessi järeldustele. Selle tulemusel saadi kvalitatiivset ja kvantitatiivset teavet probleemide kohta, mis elukutseliste sõidukijuhtide töökeskkonda ja elustandardit kõige otsesemalt mõjutavad.

Alates 1990. aastatel alanud liberaliseerimisprotsessist on maanteevedude sektoris toimunud mõningaid põhjalikke muutusi. Euroopa turu üha suurem avanemine on olnud peamine tegur, mis on ümber kujundanud maanteevedude sektori senise korralduse ja struktuuri, kuid selle tulemusel on muutunud ka pakutavate teenuste olemus ja hinnad. Need muutused said veelgi tuntavamaks pärast kahes etapis – 2004. ja 2007. aastal – toimunud ELi laienemist 12 uue liikmesriigi võrra.

Nagu uurimusest selgus, ei ole liberaliseerimisprotsessiga paraku kaasnenud tööhõive ja töötingimuste paralleelset sotsiaalse ühtlustamise protsessi; pigem teevad need tingimused läbi üldist ja järsku langust nii residentidest kui ka mitteresidentidest elukutseliste sõidukijuhtide jaoks².

ELi liikmesriikides esineb endiselt suuri erinevusi töö- ja sotsiaalse turu struktuuride ja mehhanismide jõustamise tõhususes. Need erinevused tekitavad lünki, mille tagajärjel

¹ Vt joonealust märkust 8.

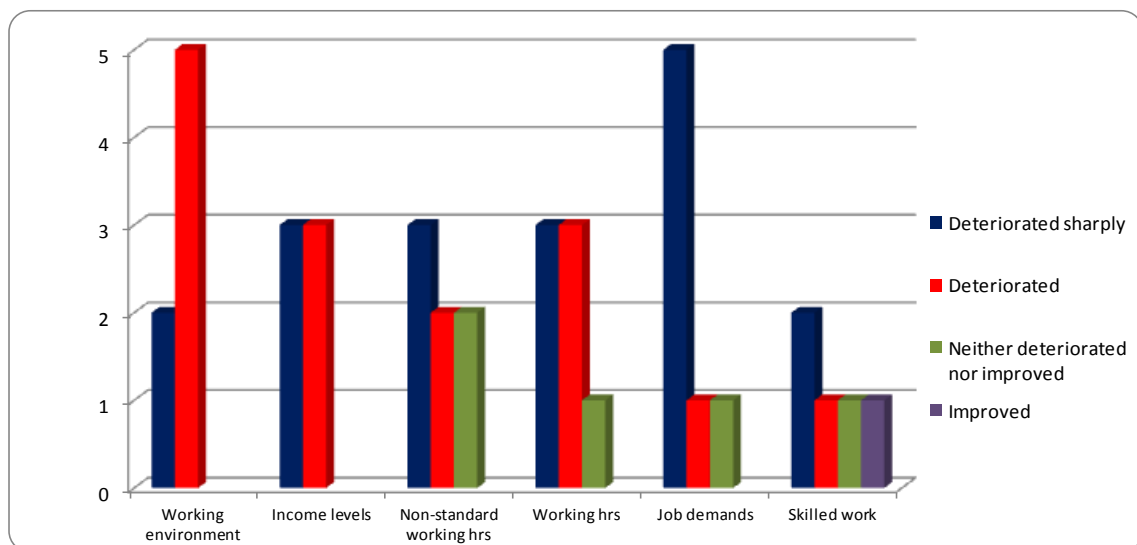
² Mitteresidentidest sõidukijuhid on sõidukijuhid, kes ei tööta oma riigi ettevõtte all.

võivad transpordiettevõtted hakata kasutama ebaausa konkurentsi ja sotsiaalse dumpingu tavasid (näiteks „riiulifirmasid“, võimalust kasutada sõidukijuhte, kes on väidetavalt füüsilisest isikust ettevõtjad, tulemuspõhiseid tööhõive skeeme), kuid mis ei loo võimalusi sotsiaalseks ja majanduskasvuks.

Need ebaõiglased tavad viitavad sõidukijuhtide kutseala standardite üldisemale langusele, st halvenevale töökeskkonnale ja taandarengule seoses sissetulekute tasemetega, töö- ja eraelu tasakaalu, tööle esitatavate nõuete ja elustandardiga. Siinkohal tuleb aga rõhutada, et eespool nimetatud ebaausad tavad ja kuritarvitamine aitavad tõsiselt kaasa ka sõidukijuhtide elu- ja töötingimuste suurenevale ebakindlusele, nagu selgus konsultatsiooni järeldustest ja käesolevas uurimuses esitatud näidetest mõne liikmesriigi kohta.

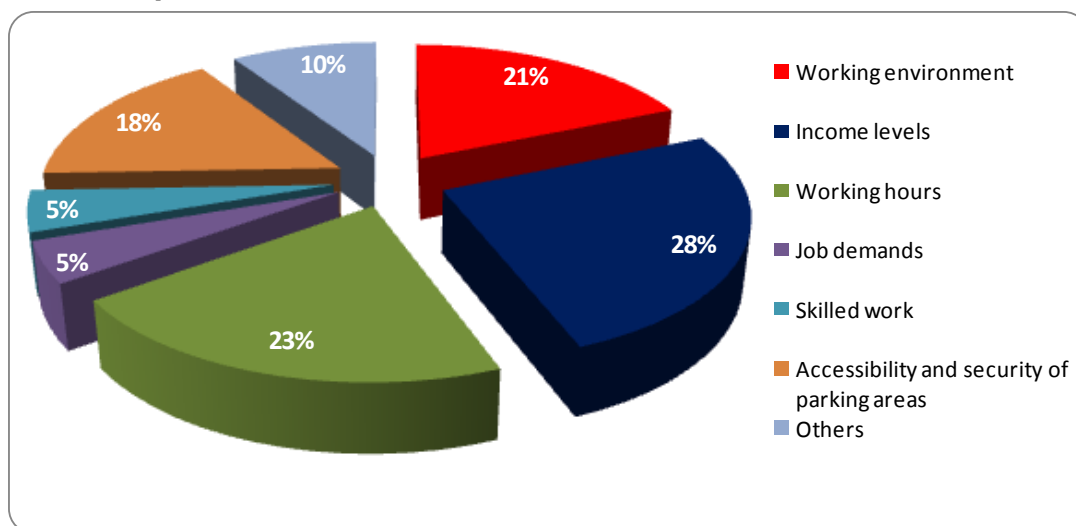
Neid järeldusi toetab sidusrühmade ja sõidukijuhtide antud tagasiside. Nagu kogutud andmetest selgus, on sidusrühmade arvates eelkõige **töökeskkond** (sealhulgas suurem diskrimineerimine EL 15 ja EL 12 sõidukijuhtide vahel), **tööle esitatavad nõuded** (st suurem tööülesannete täitmise paindlikkus ja rohkem tegevusi, mis ei ole juhtimisega seotud) ja **sissetuleku tasemed** (st sõidukijuhtide palgatasemetega pidev langus) need sotsiaalsed komponendid maanteevedude sektoris, mis on viimase viie aasta jooksul enim halvenenud.

Joonis 1. Viimase viie aasta jooksul enim halvenenud elemendid



Allikas: autorite koostatud.

Sõidukijuhid kordavad sidusrühmade arusaamist ja seisukohta, pannes erilist rõhku palgatasemetega langusele, millele järgneb töötundide arvu suurenemine, töökeskkonna halvenemine ning parkimisaladele juurdepääsu ja nende turvalisuse puudumine. EL 15 sõidukijuhtidele avaldab see langus erilist mõju väidetavalt seetõttu, et transpordiettevõtted kasutavad Ida-Euroopast pärit odavamalt tööjõudu.

Joonis 2. Sõidukijuhtide hinnang viimase viie aasta jooksul enim halvenenud aspektide kohta

Allikas: autorite koostatud.

Sidusrühmade arvates on eriti problemaatiline valdkond õigusaktide jõustamine, kus oleks soovitatav julgustada ELi sekkumist, eesmärgiga võtta liikmesriikides kasutusele tõhusamad mehhanismid ebaseaduslikke ja ebaseaduslikke tööhõivetavasid kasutavate transpordiettevõtjate suhtes. ELi liikmesriikides on selles valdkonnas vajadus tavade, sanktsioonide ja karistuste jõustamise parema ühtlustamise järele, et ületada praegune raamistik, milles nähakse ette märkimisväärselt erinevad jõustamisstandardid, või probleem, et kõikides ELi liikmesriikides ei peeta jõustamist võrdsest olulisest.

Tabel 1. Sidusrühmade määratletud täiendavad kriitilise tähtsusega probleemid seoses sotsiaalsete ja töötingimustega maanteevedude sektoris.³

Probleem	Tähtsus
Sotsiaalset dumpingut loovad ebaseaduslikud/ebaõiglased tööhõive skeemid (sealhulgas nn riulifirmad)	*****
Jõustamise ja kontrolli puudumine	*****
Sotsiaalse ühtlustamise saavutamisest EL 27 liikmesriikides ollakse veel väga kaugel	****
Ebaseaduslik kabotaaž	****
Puhke- ja eriruumide kvaliteet	***
Sõidu- ja puhkeaeg	**

Allikas: autorite koostatud sidusrühmadega konsulteerimisel tehtud järeluste põhjal.

³ „Tähtsuse“ väärtused on uurimuse autorid kvalitatiivselt kindlaks määranud, võttes aluseks nende tähtsuse seadusandliku sekkumise jaoks. Need väärtused ei peegelda hinnangut iga üksiku elemendi tähtsuse kohta, vaid pigem nende prioriteetsust tulevase tegevuse seisukohast. Olemasolevat õigusakti, mis käsitleb töö- ja puhkeaegu, põhimõtteliselt järgitakse ja jõustatakse teataval määral, mistõttu vajadus täiendava sekkumise järele nendes valdkondades on sõidukijuhtide ja sidusrühmade tuvastatud probleemidega võrreldes vähem pakiline.

Peamised järeldused

Nende põhjenduste ja käesoleva uurimuse peamised järeldused viitavad sellele, et suunaga, kuhu maanteevedude turg on alates 1990. aastatel alanud liberaliseerimisprotsessist arenenud, ei ole liikmesriikides kaasnenud maanteevedude töötajate tööhõive ja töötingimuste valdkonnas suurenenud konkurentsi ja paralleelse sotsiaalse ühtlustamise protsessi lähenemist.

Erinevused seoses töö- ja sotsiaalse turu struktuuridega on ELi liikmesriikides endiselt märkimisväärsed ning eelkõige mittenõuetekohaste või ebatõhusate jõustamismehhanismide tõttu võib see kaasa tuua selle, et ebaausad transpordiettevõtted võtavad kasutusele ebaõiglase konkurentsi ja sotsiaalse dumpingu tavad. See avaldab negatiivset mõju praegusele langustrendile, mille all maanteevedude sektor praegu kannatab.

Veel kord tuleb rõhutada, et peamine ühtlustatud töötingimuste saavutamist võimaldav meede on endiselt jõustamine koos ühise arusaamisega asjakohastest eeskirjadest ja nende rakendamisega, mida saab toetada rikkumiste ja nendega seotud karistuste ühtlasema määratlemisega.

Soovituste kokkuvõte

Uurimuse järeldused toetavad mitmeid soovitusi, mis võivad anda suuniseid konkreetsete valdkondade jaoks, kus tuleks professionaalsete sõidukijuhtide sotsiaalseid ja töötingimusi täiendavalt parandada. Lõppkokkuvõttes soovivad uuringu autorid keskenduda järgmistele küsimustele:

- **Jõustamismehhanismide tugevdamine liikmesriikides.** See nõuaks olemasolevate kontrolli- ja jõustamismehhanismide tugevdamist ja tõhustamist ning võib hõlmata *ad hoc* jõustamise direktiivi koostamist, et toetada määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja 1072/2009 kohaldamist. Lisaks võivad jõustamismeetmed käsitleda töö- ja sotsiaalseaduseid maanteevedude sektoris, nagu näiteks määrust (EÜ) nr 593/2008 (Rooma I määrus), näiteks ühiste kontrollide kaudu maantee-, täite- ja tööturu asutuste poolt.
- **Jõustamise mõjuhinnangute kasutuselevõtt.** Need võiks võtta kasutusele eesmärgiga tugevdada märkimisväärselt ELi õigusaktide jõustamise poolt, julgustades samal ajal liikmesriike täitma oma kohustusi selles valdkonnas. Need peaksid kaasnema iga seadusandliku ettepanekuga, et hinnata ja prognoosida mõju, mida rakendatud meetmed avaldavad ettepaneku jõustatavusele pärast ELi õigusakti jõustumist.
- **Aruandlusmehhanismide kasutuselevõtt seoses direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta) kohaldamisega.** Jõustamist saab tõhustada, kui seda toetatakse pidevalt uuendatavate andmete ja teabega erinevate normide rakendamise oleku kohta. Direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta) puhul saaks lisada määrusesse (EÜ) nr 1072/2009 sätte aruandlusmehhanismi kohta, mis nõuab igalt liikmesriigilt komisjoni teavitamist direktiivi 96/71/EÜ jõustamise kohta ning kavandatava töötajate lähetamise jõustamisdirektiivi jaoks – mille ettepanekut⁴ arutatakse praegu Euroopa Parlamendis esimesel lugemisel.

⁴ Euroopa Parlamendi tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni raport (2012/0061(COD)) (raportöör: Danuta Jazlowiecka (Euroopa Parlamendi liige)).

- **Liikmesriikide ning ühe ja sama liikmesriigi eri asutuste koostöö parandamine.** Seda on võimalik saavutada teabe ja parimate tavade vahetamise lihtsustamise kaudu, edendades jõustamisametnike koolitamist ja toetades kooskõlastatud koolitusprogrammide kasutamist. Lisaks võib see hõlmata direktiiviga 2006/22/EÜ loodud ühendusesisese kontaktasutuse volituste laiendamist.
- **Kabotaažieeskirjade kohaldamise laiendamine direktiivile 96/71/EÜ.** Erandite kõrvaldamiseks ja kabotaažieeskirjade lihtsamaks jõustamiseks võib olla vaja muuta määrust (EÜ) nr 1072/2009.
- **Euroopa transpordiettevõtete registri loomine.** See register hõlmaks nende ettevõtete musta nimekirja, kelle puhul on tuvastatud ebaseaduslike või ebaõiglaste tavade kasutamine. Selle võib kinnistada riskiastme hindamise süsteemi, mille liikmesriigid on kohustatud kasutusele võtma seoses ettevõtetega, kes rikuvad ELi sõidu- ja puhkeaegu käsitlevaid eeskirju.

Lisaks eespool esitatud soovitudele kavandatakse täiendavaid soovitusi, mille eesmärk on jätkata parkimisalade kvaliteediga seotud töö jälgimist ja võrdlemist (sh kaks korda aastas läbiviidavad uuringud professionaalsete sõidukijuhtide arvamuste ja arusaamade mõõtmiseks nende kutseala ning töö- ja elutingimuste kohta) ning teadlikkust tõstvate ja teabekampaaniate korraldamist, mille eesmärgiks on teavitada sõidukijuhte lihtsasti juurdepääsetavatest, kvaliteetsetest, ohututest ja turvalistest parkimisaladest. Nende kampaaniate raames tuleks käsitleda ka püsivat soolist tasakaalustamatust maanteevedude sektoris.