

**EUROPOS SĄJUNGOS VIDAUS POLITIKOS GENERALINIS
DIREKTORATAS**

**POLITIKOS DEPARTAMENTAS B:
STRUKTŪRINĖS PARAMOS IR SANGLAUDOS POLITIKA**

TRANSPORTAS IR TURIZMAS

**KELIŲ TRANSPORTO VEŽĖJŲ
SOCIALINĖS IR DARBO SĄLYGOS**

TYRIMAS

Anotacija

Šiame tyrime pateikiama krovinių kelių transporto sektoriuje dirbančių profesionalių vairuotojų socialinių ir darbo sąlygų analizė. Jame daugiausia dėmesio skiriama svarbiausioms šiame transporto sektoriuje kylančioms socialinėms problemoms, įskaitant susijusias su vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpiais, taip pat praktiniams aspektams, kurie daro tiesioginę įtaką vairuotojų gyvenimo kokybei, pvz., įdarbinimo programoms ir pajamų lygiui. Atlikus bendrą teisinės sistemos, kuri apima su krovinių kelių transporto socialiniu aspektu susijusius ES teisės aktus, analizę, pateikiamos konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais ir vairuotojais išvados.

Šį dokumentą užsakė Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas.

AUTORIAI

Alessio Sitran, Enrico Pastori (*TRT Trasporti e Territorio Srl*)

ATSAKINGASIS ADMINISTRATORIUS

Piero Soave
B teminis skyrius. Struktūrinė ir sanglaudos politika
B-1047 Briuselis
E. paštas: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTORĖ

Nóra Révész

KALBOS

Originalas: EN.
Vertimas: DE, FR.

APIE LEIDĖJĄ

Norėdami susisiekti su B teminiu skyriumi arba užsisakyti jo mėnesinį naujienlaiškį, rašykite adresu: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rankraštis baigtas rengti 2013 m. balandžio mėn.
© Europos Sąjunga, 2013 m.

Šį dokumentą galima rasti internete adresu:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ATSAKOMYBĖ

Už šiame dokumente išreikštas nuomones atsako tik autorius ir jos nebūtinai atitinka oficialią Europos Parlamento poziciją.

Leidžiama atgaminti ir versti nekomerciniais tikslais tik nurodžius šaltinį, iš anksto informavus apie tai leidėją ir jam nusiuntus kopiją.

SANTRAUKA

Šio tyrimo tikslas – suteikti informacijos Parlamente vykstančioms diskusijoms apie krovinių kelių transporto sektoriaus profesionalių vairuotojų socialines ir darbo sąlygas pateikiant šioje srityje svarbių ES teisės aktų apžvalgą ir konsultacijų, kuriose dalyvavo kai kurių valstybių narių suinteresuotieji subjektai (profesinės sąjungos) ir vairuotojai, išvadų santrauką.

Šiame tyrime pateikiama išsami aktualiausių klausimų ir tendencijų, darančių įtaką profesionalių vairuotojų socialinėms ir darbo sąlygoms, analizė. Jame siekiama nustatyti veiksnius, kuriems reikėtų skirti daugiau dėmesio, siekiant parengti veiksmingą vykdymo užtikrinimo strategiją, pagal kurią būtų užtikrinama didesnė pagarba socialinėms vairuotojų teisėms ir kartu – geresnės gyvenimo ir darbo sąlygos. Šiuo požiūriu tyrime nustatomas naujausias faktinis diskusijų pagrindas ir pateikiamos autorių ankstesniame Europos Parlamentui atliktame tyrime dėl ES socialinės teisės aktų vykdymo užtikrinimo profesiniame kelių transporto sektoriuje padarytos išvados ir rekomendacijos¹.

ES teisės aktai, darantys įtaką vairuotojų socialinėms ir darbo sąlygoms

Šiame tyrime dabartinė ES teisės aktų sistema, kuria reglamentuojami krovinių kelių transporto sektoriaus socialiniai aspektai (darbo laikas, vairavimo trukmė ir poilsio laikotarpiai) ir jo galimybės patekti į rinką (Kelių transporto teisės aktų rinkinys), apibūdinama atsižvelgiant į *loginį pagrindą*, kuriuo grindžiami Europos Sąjungos lygmeniu padaryti šių dviejų sričių teisės aktų pakeitimai.

Kadangi krovinių kelių transporto operacijos yra judžios ir tarptautinio masto, atliekant šį tyrimą išnagrinėti ir kiti ES teisės aktai, kurie iš tikrųjų daro didelę įtaką socialinėms ir darbo sąlygoms, nors iš pradžių jie konkrečiai nebuvo skirti krovinių kelių transporto sektoriui reglamentuoti.

Vairuotojų socialinių ir darbo sąlygų vertinimas

Pagrindinė šio tyrimo dalis skirta vairuotojų socialinėms ir darbo sąlygoms įvertinti. Analizė iš esmės grindžiama konsultacijų su susijusiais suinteresuotaisiais subjektais (nacionalinėmis profesinėmis sąjungomis ir dviem visos Europos Sąjungos masto asociacijomis) ir vairuotojais išvadomis. Taip buvo gauta ir kiekybinė, ir kokybinė informacija apie aspektus, kurie daro didžiausią tiesioginę įtaką profesionalių vairuotojų darbo aplinkai ir gyvenimo standartams.

Praėjusio amžiaus dešimtajame dešimtmetyje pradėjus liberalizuoti rinką, krovinių kelių transporto sektoriuje įvyko keletas radikalių pokyčių. Vis labiau atveriamą Europos Sąjungos rinką buvo pagrindinis veiksnys, dėl kurio buvo pertvarkytas ne tik ligtinis krovinių kelių transporto sektoriaus organizavimo būdas ir jo struktūra, bet ir teikiamų paslaugų pobūdis bei sąnaudos. Šie pokyčiai dar labiau išryškėjo po to, kai dviem etapais (2004 ir 2007 m.) į ES įstojo 12 naujų valstybių narių.

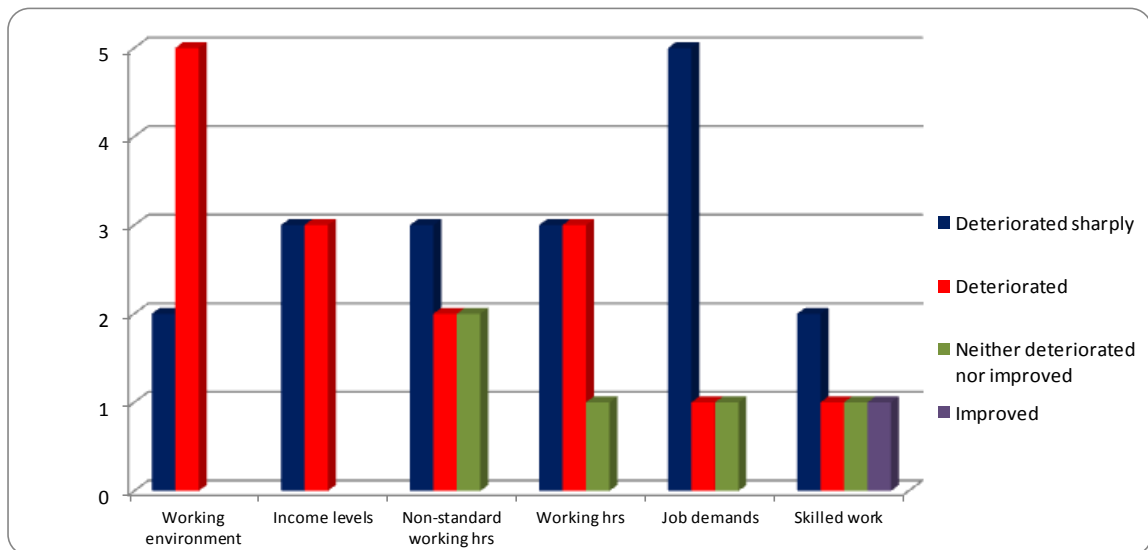
¹ Nurodyta toliau, žr. 8 pastabą.

Kaip matyti iš šio tyrimo, vis dėlto liberalizuojant rinką kartu nebuvo suderintos socialinės užimtumo ir darbo sąlygų sričių nuostatos; priešingai, šios sąlygos tiek valstybėse nuolat gyvenančių, tiek iš svetur atvykstančių vairuotojų² atžvilgiu apskritai ir staigiai prastėja. Visose ES valstybėse narėse ir toliau esama didelių darbo ir socialinės rinkos struktūrų ir vykdymo užtikrinimo priemonių veiksmingumo skirtumų. Dėl šių skirtumų atsiranda spragų, dėl kurių, užuot suteikus socialinio ir ekonominio augimo galimybių, transporto įmonės gali būti skatinamos imtis netinkamos konkurencijos ir socialinio dempingo praktikos (pvz., steigti vadinamąsias pašto dėžučių tipo įmones, samdyti vairuotojus, kurie neteisingai teigia, kad dirba savarankiškai, taikyti veiklos rezultatais grindžiamas įdarbinimo programas).

Tokia nesąžininga praktika yra bendresnio vairuotojo profesijai taikomų standartų nesilaikymo požymis: prastėja darbo aplinka, mažėja pajamų lygis, blogėja darbo ir asmeninio gyvenimo pusiausvyra, mažėja su darbu susiję reikalavimai ir žemėja gyvenimo standartai. Tačiau reikia pabrėžti, kad, kaip matyti iš konsultacijų išvadų ir šiame tyrime pateiktų kai kurių valstybių narių pavyzdžių, pirmiau minėta nesąžininga praktika ir piktnaudžiavimas taip pat daro labai didelę įtaką padidėjusiam vairuotojų darbo ir gyvenimo sąlygų neužtikrintumui.

Šios išvados patvirtinamos ir suinteresuotųjų subjektų, ir vairuotojų pateikta grįžtamąja informacija. Kaip matyti iš surinktų duomenų, suinteresuotųjų subjektų nuomone, visų pirma **darbo aplinka** (įskaitant didesnę vairuotojų iš ES-15 ir ES-12 valstybių diskriminaciją), **su darbu susiję reikalavimai** (t. y. lankstesnės užduotys, taip pat daugiau su vairavimu nesusijusios veiklos) ir **pajamų lygis** (t. y. nuolat mažinamas vairuotojų darbo užmokestis) yra per pastaruosius penkerius metus labiausiai pablogėję krovinių kelių transporto sektoriaus socialiniai aspektai.

1 pav. Per pastaruosius penkerius metus labiausiai pablogėję aspektai



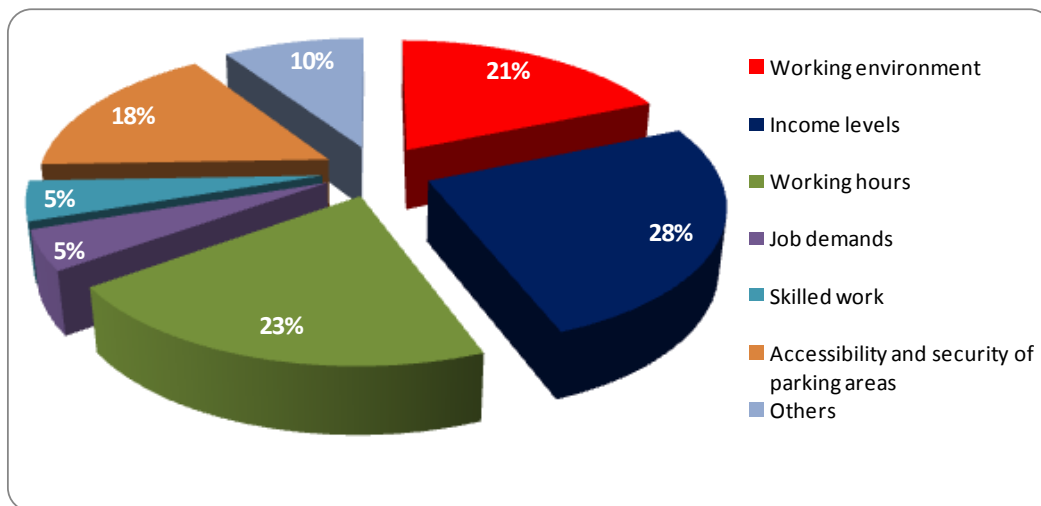
Šaltinis. Autorių duomenys.

Vairuotojai atkartoja suinteresuotųjų subjektų išvadas ir požiūrį, itin pabrėždami darbo užmokesčio sumažėjimą, taip pat ilgesnes darbo valandas, prastėjančią darbo aplinką ir galimybių naudotis stovėjimo aikštelėmis bei jų saugumo trūkumą. Ši sąlygų prastėjimo

² Iš svetur atvykstantys vairuotojai yra ne savo valstybėje dirbantys vairuotojai.

tendencija itin paveikė ES-15 valstybių vairuotojus, daugiausia dėl to, kad, jų tvirtinimu, transporto įmonės samdo pigesnius darbuotojus iš Rytų Europos.

2 pav. Aspektai, kurie, vairuotojų vertinimu, per pastaruosius penkerius metus pablogėjo labiausiai



Šaltinis. Autorių duomenys.

Pasak suinteresuotųjų subjektų, vykdymo užtikrinimas yra itin problemiška sritis, kurioje būtų pageidautina skatinti ES institucijas įsikišti, siekiant valstybėse narėse įdiegti veiksmingesnes kontrolės priemones, kurios būtų taikomos neteisėtą ar nesąžiningą įdarbinimo praktiką propaguojančioms transporto įmonėms. Siekiant įveikti dabartinę sistemą, pagal kurią vykdymo užtikrinimo standartai vertinami labai skirtingai, o pačiam vykdymo užtikrinimui ne visose ES valstybėse narėse teikiama vienoda pirmenybė, ES valstybėse narėse reikia labiau suderinti vykdymo užtikrinimo praktiką, sankcijas ir baudas.

1 lentelė. Kiti svarbūs suinteresuotųjų subjektų įvardyti aspektai, susiję su socialinėmis ir darbo sąlygomis krovinio kelių transporto sektoriuje³

Aspektas	Svarbos lygis
Neteisėtos ir (arba) nesąžiningos įdarbinimo programos, dėl kurių atsiranda socialinis dempingas (įskaitant vadinamąsias pašto dėžučių tipo įmones)	*****
Vykdymo užtikrinimo ir kontrolės trūkumas	*****
Socialinių nuostatų nesuderinimas visose 27 ES valstybėse narėse	****
Neteisėtos kabotažo operacijos	****
Poilsio ir jam skirtų įrenginių kokybė	***
Vairavimo trukmė ir poilsio laikotarpiai	**

Šaltinis. Autorių duomenys, grindžiami konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais išvadomis.

³ „Svarbos lygio“ vertės kokybiškai nustatė tyrimo autoriai, remdamiesi teisėkūros intervencijos svarbos lygiu. Šios vertės atspindi ne kiekvieno atskiro aspekto svarbos vertinimą, o greičiau būsimų veiksmų eiliškumą. Kadangi iš esmės tam tikru mastu laikomasi galiojančių teisės aktų dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių ir jie vykdomi, būtinybė toliau kištis į šias sritis yra mažiau aktuali, palyginti su kitais vairuotojų ir suinteresuotųjų subjektų įvardytais aspektais.

Pagrindinės išvados

Svarbiausia šių samprotavimų ir šio tyrimo išvada yra ta, kad, praėjusio amžiaus dešimtajame dešimtmetyje pradėjus liberalizuoti rinką, krovinio kelių transporto rinkos vystymo būdas neapėmė išaugusios konkurencijos ir analogiško socialinių nuostatų, susijusių su krovinio kelių transporto sektoriaus darbuotojų užimtumo ir darbo sąlygomis, suderinimo visose ES valstybėse narėse konvergencijos.

Darbo ir socialinės rinkos struktūrų skirtumai ES valstybėse narėse tebėra labai dideli, todėl nesažiningos transporto sektoriaus įmonės gali imtis netinkamos konkurencijos ir socialinio dempingo praktikos, ypač kai vykdymo užtikrinimo priemonės yra prastos ar neveiksmingos. Tai daro neigiamą įtaką dabartinei sąlygų prastėjimo tendencijai, su kuria šiandien susiduria krovinio kelių transporto sektorius.

Vėlgi vykdymo užtikrinimas, taip pat bendras sutarimas dėl atitinkamų reglamentų ir jų taikymas, grindžiami vienodesnėmis pažeidimų ir už juos skiriamų sankcijų apibrėžtimis, ir toliau yra pagrindinė priemonė, kurią taikant būtų galima pasiekti tikslą suderinti darbo sąlygas.

Rekomendacijų santrauka

Šio tyrimo rezultatais patvirtinama keletas rekomendacijų, kuriomis galima naudotis kaip konkrečių sričių, kuriose gali prireikti toliau tobulinti profesionalių vairuotojų socialines ir darbo sąlygas, gairėmis. Todėl autoriai rekomenduoja daugiausia dėmesio skirti šiems klausimams.

- **Vykdymo užtikrinimo priemonių stiprinimas valstybėse narėse.** Norint pasiekti šį tikslą, reikėtų didinti esamą kontrolę ir įdiegti daugiau vykdymo užtikrinimo priemonių bei didinti jų veiksmingumą. Taip pat gali prireikti parengti *ad hoc* vykdymo užtikrinimo direktyvą, kuria būtų sustiprinamas Reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 nuostatų taikymas. Be to, vykdymo užtikrinimo priemonės galėtų būti orientuotos į krovinio kelių transporto sektoriaus darbo ir socialinės teisės aktus, kaip antai į Reglamentą (EB) Nr. 593/2008 (Reglamentas „Roma I“), pvz., kelių teisės aktų vykdymo užtikrinimo ir darbo institucijoms vykdant bendrą kontrolę.
- **Vykdymo užtikrinimo poveikio vertinimų teikimas.** Būtų galima pradėti taikyti tokias procedūras siekiant gerokai sustiprinti ES teisės aktų vykdymo užtikrinimą, kartu skatinant valstybes nares prisiimti atsakomybę šioje srityje. Reikėtų atlikti kiekvieno pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto poveikio vertinimą, kad būtų galima nustatyti ir įvertinti, kokį poveikį įsigaliojus ES teisės aktui taikomos priemonės darys pasiūlymo vykdymo užtikrinimui.
- **Ataskaitų dėl Direktyvos 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo taikymo teikimo mechanizmų įdiegimas.** Vykdymo užtikrinimas gali būti veiksmingesnis, jeigu jis bus grindžiamas nuolat atnaujinamais duomenimis ir informacija apie įvairių normų įgyvendinimo padėtį. Šią priemonę būtų galima taikyti įgyvendinant Direktyvą 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo – į Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009, pagal kurį kiekviena valstybė narė turi informuoti Komisiją apie Direktyvos 96/71/EB taikymą, reikėtų įtraukti nuostatas dėl ataskaitų teikimo mechanizmo, taip pat įgyvendinant būsimą direktyvą dėl darbuotojų komandiravimo

direktyvos vykdymo užtikrinimo, dėl kurios pateiktas pasiūlymas⁴ šiuo metu nagrinėjamas Europos Parlamente per pirmąjį svarstymą.

- **Valstybių narių ir įvairių tos pačios valstybės narės valdžios institucijų bendradarbiavimo stiprinimas.** Šį tikslą būtų galima pasiekti sudarant palankesnes sąlygas keistis informacija ir geriausios patirties pavyzdžiais, skatinant teisėsaugos pareigūnų mokymą ir remiant suderintas mokymo programas. Be to, siekiant šio tikslo taip pat būtų galima didinti Direktyva 2006/22/EB įsteigtos įstaigos ryšiams Bendrijoje palaikyti įgaliojimus.
- **Kabotažo taisyklių taikymas įgyvendinant Direktyvą 96/71/EB.** Tam gali prireikti iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009, kad būtų panaikintos išimties ir būtų galima paprasčiau užtikrinti kabotažo taisyklių taikymą.
- **Europos transporto įmonių registro sukūrimas.** Į šį registrą būtų įtrauktas įmonių, kurios, kaip buvo nustatyta, taiko neteisėtą ar nesąžiningą praktiką, juodasis sąrašas. Jį būtų galima įtraukti į rizikos vertinimo sistemą, kurią valstybės narės turi įdiegti ES vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių reikalavimus pažeidinėjančių įmonių atžvilgiu.

Be pirmiau nurodytų pasiūlymų, pateikiamos tolesnės rekomendacijos, kuriomis siekiama toliau dirbti stovėjimo aikštelių kokybės stebėjimo ir lyginimo srityje (be kita ko, du kartus per metus atlikti tyrimus, skirtus profesionalių vairuotojų nuomonei apie savo profesiją ir darbo bei gyvenimo sąlygas ir jų suvokimui įvertinti) bei rengti sąmoningumo didinimo ir informavimo kampanijas, kurių tikslas būtų informuoti vairuotojus apie lengvai prieinamas, geros kokybės, saugias ir patikimas stovėjimo aikšteles. Per šias kampanijas taip pat turėtų būti siekiama panaikinti nuolatinę lyčių nelygybę krovinių kelių transporto sektoriuje.

⁴ Europos Parlamento Užimtumo ir socialinių reikalų komiteto pranešimas 2012/0061(COD), pranešėja Europos Parlamento narė Danuta Jazłowiecka.