



ES IEKŠPOLITIKAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS

POLITIKAS DEPARTAMENTS B: STRUKTURĀLĀ UN KOHĒZIJAS POLITIKA

TRANSPORTS UN TŪRISMS

AUTOTRANSPORTA PĀRVADĀTĀJU SOCIĀLIE UN DARBA APSTĀKĻI

PĒTĪJUMS

Kopsavilkums

Pētījumā analizēti kravu autopārvadājumu nozarē nodarbināto profesionālo autovadītāju sociālie un darba apstākļi. Tajā galvenā uzmanība pievērsta būtiskākajām sociālajām problēmām transporta nozarē, tostarp braukšanas un atpūtas laikiem, kā arī praktiskiem aspektiem, kas tiešā veidā ietekmē autovadītāju dzīves kvalitāti, piemēram, nodarbinātības shēmām un ienākumu līmenim. Pēc vispārējas analīzes, kas veikta tiesiskajam regulējumam, kurā ietilpst ES tiesību akti, kas attiecas uz kravu autopārvadājumu sociālajiem aspektiem, tiek sniegta informācija, kas iegūta konsultācijās ar ieinteresētajām personām un autovadītājiem.

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

2013

PE 495.855

LV

Šo dokumentu pieprasīja Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja.

AUTORI

TRT Trasporti e Territorio Srl - Alessio Sitran, Enrico Pastori

ATBILDĪGAIS ADMINISTRATORS

Piero Soave
Eiropas Parlaments
Politikas departaments B: strukturālā un kohēzijas politika
B-1047 Brisele
E-pasts: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTORA PALĪGS

Nóra Révész

VALODU VERSIJAS

Oriģinālvaloda: NE.
Tulkojumi: DE, FR.

PAR IZDEVĒJU

Lai sazinātos ar politikas departamentu vai abonētu tā ikmēneša informatīvo biļetenu, lūdzu, rakstiet: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskripts pabeigts 2013. gada aprīlī.
© Eiropas Savienība, 2013.

Šis dokuments ir pieejams internetā:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ATRUNA

Par šajā dokumentā paustajiem viedokļiem ir atbildīgi tikai un vienīgi to autori, un tie ne vienmēr atspoguļo Eiropas Parlamenta oficiālo nostāju.

Pārpublicēšana un tulkošana nekomerciāliem nolūkiem ir atļauta. Ir atļauta reproducēšana un tulkošana nekomerciāliem nolūkiem, ja tiek norādīts avots un ja par to iepriekš informē publicētāju izdevēju un tam nosūta vienu eksemplāru.

KOPSAVILKUMS

Pētījuma nolūks ir sniegt informāciju parlamentārajām debatēm par kravu autopārvadājumu nozarē nodarbināto autovadītāju sociālajiem un darba apstākļiem, sniedzot pārskatu par attiecīgajiem ES tiesību aktiem šajā jomā, kā arī apkopojot atziņas, kas gūtas konsultācijās ar ieinteresētajām personām (arodbiedrībām) un autovadītājiem no dažām dalībvalstīm.

Pētījumā padziļināti analizētas visneatliekamākās problēmas un tendences, kas ietekmē profesionālu autovadītāju sociālos un darba apstākļus. Tajā mēģināts noteikt faktorus, kuriem būtu jāpievērš vairāk uzmanības, lai īstenotu efektīvu izpildes stratēģiju, kas nodrošina autovadītāju sociālo tiesību labāku ievērošanu, šādi savukārt nodrošinot autovadītājiem labākus dzīves un darba apstākļus. Tādā veidā pētījums sniedz atjaunotu faktu bāzi debatēm, un tajā pausti secinājumi un ieteikumi, ko autori formulējuši savos iepriekšējos Eiropas Parlamentam veiktajos pētījumos par ES sociālās jomas tiesību aktu izpildi profesionālā autotransporta nozarē¹.

ES tiesību akti, kas ietekmē autovadītāju sociālos un darba apstākļus

Pētījumā izklāstīts spēkā esošais ES tiesiskais regulējums, kas reglamentē sociālos aspektus (darba laiku, kā arī braukšanas un atpūtas laikus) un piekļuvi kravu autopārvadājumu nozares tirgum (tiesību aktu kopums par autotransportu), ņemot vērā pamatojumu tiesību aktu izmaiņām, kas notikušas Eiropas līmenī šajās divās jomās.

Ņemot vērā kravu autopārvadājumu darbību mobilo un starptautisko raksturu, pētījumā aplūkoti vēl citi ES tiesību akti, kas, lai gan sākotnēji nav bijuši izstrādāti tieši kravu autopārvadājumu nozarei, būtiski ietekmē sociālos un darba apstākļus.

Autovadītāju sociālie un darba apstākļi – vērtējums

Pētījuma galvenā daļa ir veltīta autovadītāju sociālo un darba apstākļu novērtēšanai. Analīzē galvenokārt izmantota informācija, kas iegūta konsultācijās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām (dalībvalstu arodbiedrībām un divām Eiropas asociācijām) un autovadītājiem. Šajā procesā iegūta gan kvalitatīva, gan kvantitatīva informācija par aspektiem, kam ir vistiešākā ietekme uz profesionālu autovadītāju darba vidi un dzīves standartiem.

Kopš liberalizācijas procesa, kas sākās 1990. gadā, kravu autopārvadājumu nozarē ir notikušas vairākas radikālas pārmaiņas. Aizvien plašākā Eiropas tirgus atvēršana ir bijis galvenais faktors, kas izmainījis ne vien to, kā līdz tam bija organizēta un strukturēta kravu autopārvadājumu nozare, bet arī sniegto pakalpojumu raksturu un izmaksas. Šīs pārmaiņas kļuva vēl pamanāmākas pēc tam, kad Eiropas Savienībai divos posmos 2004. un 2007. gadā pievienojās 12 jaunās dalībvalstis.

Pētījumā atklāts, ka vienlaicīgi ar liberalizācijas procesu tomēr nav notikusi sociālās jomas saskaņošana attiecībā uz nodarbinātību un darba apstākļiem; tieši pretēji — šajās jomās notiek vispārēja un strauja lejupslīde attiecībā gan uz rezidentiem, gan uz nerezidentiem profesionāliem autovadītājiem².

¹ Atsauce sniegta tālāk. Sk. 8. piezīmi.

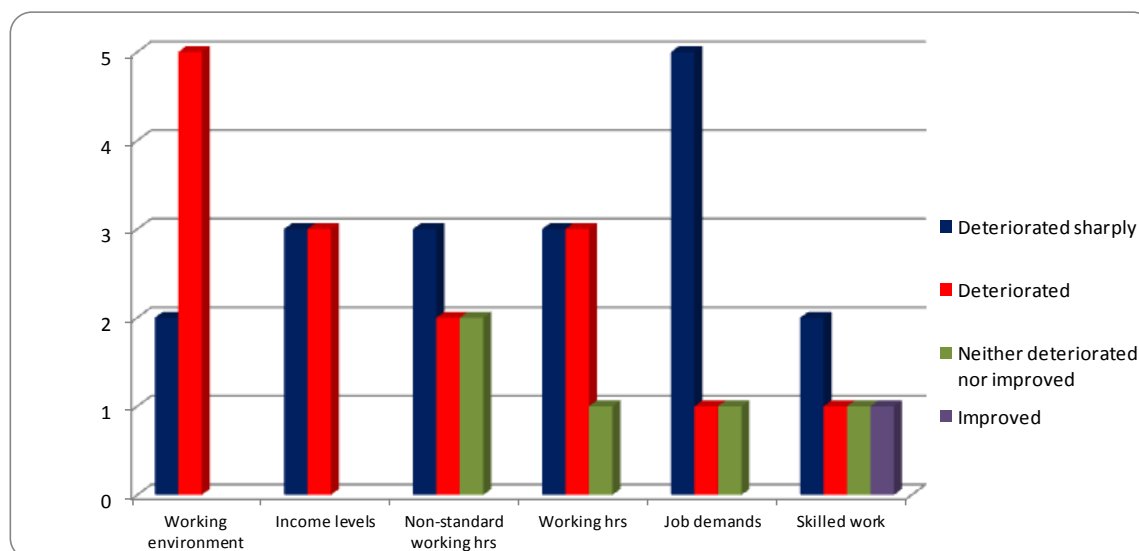
² Nerezidenti autovadītāji ir autovadītāji, kas strādā no valsts, kas nav viņu mītnes valsts.

ES dalībvalstīs joprojām pastāv lielas atšķirības darba un sociālā tirgus struktūrās, kā arī izpildes mehānismu efektivitātē. Šīs atšķirības rada plaisas, kas var mudināt transporta uzņēmumus īstenot negodīgu konkurences un sociālā dempinga praksi (piemēram, veidot „pastkastītes uzņēmumus”, izmantot tādu autovadītāju pakalpojumus, kas nepatiesi apgalvo, ka ir pašnodarbināti, izmantot uz rezultātiem balstītas nodarbinātības shēmas) tā vietā, lai radītu sociālās un ekonomiskās izaugsmes iespējas.

Šī negodīgā prakse ir zīme, ka standarti autovadītāju profesijā kopumā pazeminās, proti, pasliktinās darba vide un tiek īstenoti regresīvi pasākumi attiecībā uz ienākumu līmeni, darba un privātās dzīves līdzsvaru, darba prasībām un dzīves standartiem. Tomēr ir jāuzsver, ka iepriekš minētā negodīgā prakse un Jaunprātīgā darba ņēmēju izmantošana arī būtiski ietekmē autovadītāju dzīves un darba apstākļu paaugstināto nestabilitāti, kā liecina konsultācijās gūtās atziņas un šajā pētījumā sniegtie piemēri par dažām dalībvalstīm.

Šīm atziņām apstiprinājumu sniedz atsauksmes gan no ieinteresētajām personām, gan no autovadītājiem. No iegūtajiem datiem izriet, ka par kravu autopārvadājumu nozares sociālajiem aspektiem, kuri pēdējo piecu gadu laikā ir pasliktinājušies visvairāk, ieinteresētās personas uzskata tieši **darba vidi** (tostarp lielāku diskrimināciju starp ES15 un ES12 autovadītājiem), **darba prasības** (t.i., vairāk elastīguma attiecībā uz uzdevumiem, kā arī vairāk ar braukšanu nesaistītu darbību) un **ienākumu līmeni** (t.i., autovadītāju atalgojuma ilgstošo lejupslīdi).

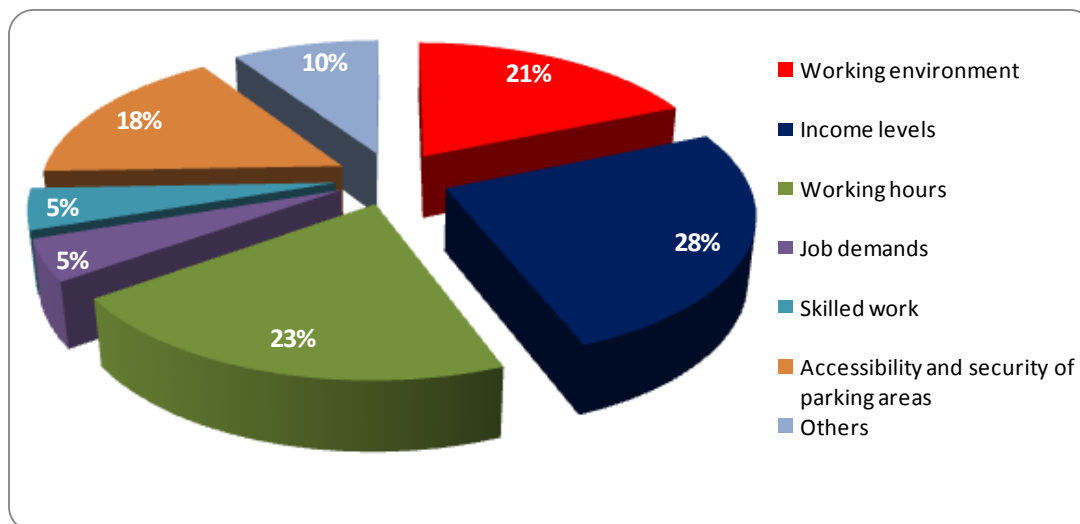
1. diagramma: Aspekti, kas pēdējo piecu gadu laikā pasliktinājušies visvairāk



Avots: Autoru apkopotie dati.

Autovadītājiem ir līdzīga izpratne un skatījums kā ieinteresētajām personām, īpaši pieminot algu līmeņa pazemināšanos, kā arī darba stundu skaita pieaugumu, darba vides pasliktināšanos un autostāvvietu un to drošības trūkumu. Šī negatīvā tendence jo sevišķi ietekmē ES15 autovadītājus un galvenokārt tādēļ, ka, kā tie apgalvo, transporta uzņēmumi izmanto lētāku darbaspēku no Austrumeiropas.

2. diagramma: Autovadītāju vērtējums par aspektiem, kas pēdējo piecu gadu laikā visvairāk pasliktinājušies



Avots: autoru apkopie dati.

Saskaņā ar ieinteresēto personu teikto izpilde ir īpaši problemātiska joma, kurā būtu vēlams aicināt ES iejaukties, lai dalībvalstīs ieviestu efektīvākus kontroles mehānismus pret tiem transporta uzņēmumiem, kas īsteno nelikumīgu vai negodīgu nodarbinātības praksi. ES dalībvalstīs nepieciešams labāk saskaņot izpildes praksi, sankcijas un sodus, lai uzlabotu pašreizējo sistēmu, kurā izpildes standarti būtiski atšķiras vai izpildei netiek piešķirta vienādi liela nozīme visās ES valstīs.

1. tabula. Citi nozīmīgi aspekti, ko ieinteresētās personas pieminējušas attiecībā uz sociālajiem un darba apstākļiem kravu autopārvadājumu nozarē³

Problēma	Nozīmes pakāpe
Nelikumīgas/negodīgas nodarbinātības shēmas, kas rada sociālo dempingu (tostarp „pastkastīšu uzņēmumus”)	*****
Izpildes un kontroles trūkums	*****
Ļoti vāja sociālās jomas saskaņotība ES27 dalībvalstīs	****
Nelikumīgas kabotāžas darbības	****
Atpūtas un citu speciāli aprīkotu vietu kvalitāte	***
Braukšanas un atpūtas laiki	**

Avots: autoru apkopie dati, balstoties uz informāciju, kas iegūta konsultācijās ar ieinteresētajām personām.

³ „Nozīmes pakāpes” vērtības no kvalitatīvā viedokļa noteikuši pētījuma autori, balstoties uz likumdošanas intervences nozīmes pakāpi. Šīs vērtības neatspoguļo katra aspekta nozīmes vērtējumu, bet drīzāk turpmākās rīcības prioritātes pakāpi. Tā kā spēkā esošie tiesību akti attiecībā uz braukšanas un atpūtas laikiem līdz zināmam līmenim būtībā tiek ievēroti un izpildīti, nepieciešamība pēc turpmākas iejaukšanās šajās jomās nav tik neatliekama, salīdzinot ar citiem jautājumiem, ko minējuši autovadītāji un ieinteresētās puses.

Galvenie secinājumi

Šādas argumentācijas pamatā, kā arī šī pētījuma galvenais secinājums ir tas, ka virziens, kādā kravu autopārvadājumu tirgus ir attīstījies kopš liberalizācijas procesa sākuma pagājušā gadsimta 90. gados, nav radījis konverģenci starp konkurences pieaugumu un vienlaicīgu sociālās jomas saskaņošanas procesu ES dalībvalstīs kravu autopārvadājumu nozares darbinieku nodarbinātības un darba apstākļos.

Atšķirības ES dalībvalstu darba tirgus un sociālā tirgus struktūrās joprojām ir ievērojamas, un šā iemesla dēļ negodīgi transporta uzņēmumi var pievērsties negodīgas konkurences un sociālā dempinga praksei, īpaši tad, ja izpildes mehānismi ir slikti vai neefektīvi. Tas vēl pastiprina pašreizējo negatīvo attīstības tendenci, ko patlaban piedzīvo kravu autopārvadājumu nozare.

Izpilde joprojām ir galvenais veids, kā iespējams sasniegt mērķi par saskaņotiem darba apstākļiem, bet vienlaicīgi arī nepieciešama kopīga izpratne par attiecīgajiem noteikumiem un vienota to piemērošana, balstoties uz pārkāpumu un to attiecīgo sodu vienotāku definīciju.

Ieteikumu kopsavilkums

Pētījumā gūtās atziņas rada pamatu vairākiem ieteikumiem, kas var būt noderīgi dažās jomās, kurās var būt nepieciešams veikt turpmākus uzlabojumus profesionālu autovadītāju sociālajos un darba apstākļos. Tādēļ autori iesaka pievērst uzmanību šādiem jautājumiem.

- **Izpildes mehānismu nostiprināšana dalībvalstīs.** Tam būtu nepieciešams nodrošināt vairāk kontroles un izpildes mehānismu un uzlabot to efektivitāti, kā arī tas varētu nozīmēt, ka būtu jā sagatavo *ad hoc* izpildes direktīva, lai palīdzētu piemērot Regulas (EK) Nr. 1071/2009 un Nr. 1072/2009. Turklāt izpildes pasākumi varētu attiekties uz tādiem tiesību aktiem darba un sociālajā jomā kravu autopārvadājumu nozarē kā Regula (EK) Nr. 593/2008 (regula „Roma I”), piemēram, par ceļiem atbildīgajām izpildes un nodarbinātības iestādēm īstenojot kopīgu kontroli.
- **Izpildes ietekmes novērtējumu ieviešana.** Tos varētu ieviest nolūkā būtiski stiprināt ES tiesību aktu izpildi, tajā pašā laikā mudinot dalībvalstis uzņemties atbildību šajā jomā. Novērtējums būtu jāveic attiecībā uz katru tiesību akta priekšlikumu, lai izvērtētu un aprēķinātu ietekmi, kāda piemērotajiem pasākumiem būs uz priekšlikuma izpildāmību pēc EK tiesību akta stāšanās spēkā.
- **Ziņošanas mehānismu ieviešana saistībā ar Direktīvas 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā piemērošanu.** Izpildi var padarīt efektīvāku, ja tā balstās uz pastāvīgi atjaunotiem datiem un informāciju par dažādo normu īstenošanas statusu. Tas varētu attiekties uz Direktīvu 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā, iekļaujot Regulā (EK) Nr. 1072/2009 tādu noteikumu par ziņošanas mehānismu, kas paredzētu, ka katrai dalībvalstij ir jāinformē Komisija par Direktīvas 96/71/EK piemērošanu, kā arī uz gaidāmo direktīvu par darba ņēmēju norīkošanu darbā, par kuras priekšlikumu⁴ patlaban Eiropas Parlamentā pirmajā lasījumā notiek debātes.

⁴ EP, EMPL komiteja, ziņojums (2012/0061(COD)) (referente EP deputāte *Danuta Jazłowiecka*).

- **Sadarbības veicināšana starp dalībvalstīm un starp dažādām vienas dalībvalsts iestādēm.** To varētu panākt, veicinot informācijas un labākās prakses piemēru apmaiņu, veicinot par izpildi atbildīgo ierēdņu apmācību un atbalstot saskaņotas mācību programmas. Turklāt saistībā ar šo pasākumu var arī paplašināt Kopienas iekšējās sadarbības struktūras kompetences jomu, kas noteikta Direktīvā 2006/22/EK.
- **Kabotāžas noteikumu piemērošanas attiecināšana uz Direktīvu 96/71/EK.** Šim nolūkam var būt nepieciešams grozīt Regulu (EK) Nr. 1072/2009, lai atceltu izņēmumus un padarītu kabotāžas noteikumus vieglāk izpildāmus.
- **Eiropas transporta uzņēmumu reģistra izveide.** Šis reģistrs ietvertu melno sarakstu ar tiem uzņēmumiem, kuru darbībā konstatēta nelikumīga vai negodīga prakse. Šo reģistru varētu iekļaut risku novērtēšanas sistēmā, kas dalībvalstīm ir jāievieš attiecībā uz uzņēmumiem, kuri pārkāpj ES noteikumus par braukšanas un atpūtas laikiem.

Bez iepriekš minētajiem ieteikumiem ir sniegti vēl citi ieteikumi, kuru mērķis ir turpināt uzraudzības un standartu noteikšanas darbu attiecībā uz autostāvvietu kvalitāti (tostarp ik pēc diviem gadiem veikt aptauju, lai uzzinātu profesionālu autovadītāju viedokli un domas par savu profesiju, kā arī darba un dzīves apstākļiem) un īstenot informēšanas un izglītošanas kampaņas nolūkā informēt autovadītājus par viegli pieejamām, kvalitatīvām un drošām autostāvvietām. Šajās kampaņās arī būtu jārisina ietilgusi dzimumu nelīdzsvarotība kravu autopārvadājumu nozarē.